DR. U. VENKATESWARLU: Sir, these Audit Reports have also not been received. Even without these reports the discussion took place in the Lok Sabha. That is the position. Otherwise, there is no difficulty for the Government to make them available to the hon. Members.

SHRI SATISH AGARWAL: This is ridiculous. You have laid those reports on the Table of the House with the permission of the Chair, and those reports are not made available. Today, they have been published in the newspapers.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): Mr. Minister, the moment you laid it on the Table of the House, it becomes the property of the House...

SHRI SATISH AGARWAL: I am entitled to have a copy of it. You cannot do like this.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): That is why the Member is entitled to see it.

SHRI SATISH AGARWAL: The Government seems to be in a complete disarray. What is this? It is a joke.

DR. U. VENKATESWARLU: Sir, the reports have not been received. This is the information I have. Anyway, I will find out.

SHRI SATISH AGARWAL: I think, yesterday or the day before yesterday, the hon. Minister of State for Finance has assured the Chair about submission of the reports.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): It was the day before yesterday.

SHRI SATISH AGARWAL: What happened to that? You are making false promises even on the floor of the House. I can understand that you make false promises outside, but not on the floor of the House which becomes part of the proceedings.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): At least, reports which you have already laid on the Table of the House should be made available to those Members who wanted to see them.

SHRI SATISH AGARWAL: No, to every Member.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): Those who do not want to see them, may wait. But, you wanted to see them.

SHRI S.B. CHAVAN: How do you find out whether hon. Members are interested or not?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): Whosoever is interested, please make sure.

SHRI SATISH AGARWAL: Sir, if the reports are not made available by Monday before the discussion on the General Budget starts, I am saying that there will be a problem in this House. I warn this Government.

DR. U. VENKATESWARLU: We will do it.

THE BUDGET (RAILWAYS), 1997-98

SHRI NILOTPAL BASU (West Bengal): Thank you, Mr. Vice-Chairman. At the very outset, I would like to point out that I will try to limit myself on the whole question of the condition of the railway as an industry and the financial restraints that the railway faces today. The other aspects relating to amenities to passengers, passengers' safety and the question of development of railways in our State and in the other States, would be taken up by my colleagues. We have been debating this since yesterday. In this 50th year of India's Independence, we have reached a point where we have to ponder over what the railway is really meant for. What is the purpose of the railway? What is the conceptual framework that you provide for running the railways? I say this with a touch of sadness because of the kind of expansion, the kind of role that was assigned to the railways and that the railways was playing at the point of our independence. We see, in spite of Eight Five Year Plans, that we have traversed all these years, the kind of progress that was supposed to have been made by the railways has actually not taken place. Actually, railway is a multifaceted entity. Railway is an infrastructure. Today, the present Government has assigned a lot of importance to the very question of infrastructure development. But, the dire straits in which the Railways are, and given the fact that the Railways are the major

infrastructure in this country, one can't but view the whole issue with suspicion. Sir, having a little background of technology, I would like to say that the Railways are an industry. There has emerged an entirely new branch of engineering i.e., railway engineering; it embraces so many disciplines like mechanical engineering, electrical engineering, civil projects, telecommunications, computer technology, and so on. So, looking at the multi-faceted and the multidimensional nature of the Railways, we need a vision for its future development, which is entirely missing. We would like to congratulate the Railway Ministry, particularly the Railway Minister because he has brought back, in his Budget Speech, many of the things, which they had forgotten, to the centre-stage of developmental debate, like social accountability, etc. But, if we take a comprehensive view of the overall development, we find that there is an incompleteness, a lack of vision in the overall thinking. Now, the Railways are definitely an engine for development in a country of such diversities as ours. The Railways are an important instrument for overcoming the regional imbalances, which exist in our country and that play a very vital and crucial role in national integration and reinforcement of the national unity. The Railways have to play the dual role of a commercial entity and of a discharging the social and developmental responsibility. But, we find a major financial constraint in the Railways fulfilling these obligations. I would like to quote from the Railway Minister's Budget Speech. He says, "Of the total resources that were available at the existing fare and freight rates, Rs. 1619 crores were available from the internal resources, Rs. 2150 crores were borrowed through the Railway Finance Commission, and an investment of Rs. 900 crores was expected under the BOLT and Own-Your-Wagon Scheme". In view of the budgetary support of Rs. 3100 crores-incidentally there has been a small increase of 400 crores- the Minister has justified his proposal for increasing the fare and freight rates, because he says there is a shortfall. Now, the situation on the resource side of the Railways is that about 60 per cent of the resources are being generated from the internal resources, about 19-20 per cent are through commercial borrowings, and for the rest 20 per cent they are depending on budgetary support. Mr. Vice-Chairman, if all of us agree that the Railways are not only a commercial entity, but also have certain social responsibilities to fulfil, certain developmental activities to be taken up; if we agree that the Railways are an instrument for overcoming regional imbalances, do you think that the budgetary support of 20 per cent is enough? I don't agree with Porf. Ram Kapseji on this.

The Railways are not going to get more than 20 per cent of the total Budget. The point is: Railways are an industry. It is the biggest industry in the country. As you know, these days, we have been discussing the sickness of industries. Now, with 20 per cent budgetary support and the kind of demands that are being made on the Railways, how can the Railways cope? During this debate, many of my colleagues would be demanding new lines, gauge conversion, increase in the amenities, etc. In a country like India, is it possible for the Railways to meet all these demands? Is it possible in a country like India where the Government, by the latest estimation of poverty line, says that the Railways have to play a development role?

I think, therefore, the Government has to take a comprehensive view of all these things. From that point of view, the budgetary support cannot be pegged at as low a level as 20 per cent. Incidentally, I would like to point out that in 1951-52, the Railways used to receive budgetary support to the tune of 75 per cent. When we are reminded of that.....

SHRI SATISH AGARWAL (Rajasthan): Mr. Basu, if you can yield for a minute. You are raising a very fundamental question here. You are saying that the budgetary support should not be pegged at 20 per cent. I am one with you. I agree with you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): Mr. Basu, if you have yielded, please sit down.

SHRI SATISH AGARWAL: Mr. Vice-Chairman, Mr. Basu is raising a very fundamental question; that the budgetary support to the Railways should not be pegged at 20 per cent. A budgetary support of more

than 20 per cent to the Railways should be considered. I am one with him. He says that the budgetary support to the Railways should be increased on account of the social obligation. I am one with him. But the question is: would anybody let me know-the Railways, or, the Government of India-the cost of social obligation? Has anybody calculated it? Can anybody say that the Railways are incurring extra expenditure in order to meet their social obligation? If the cost is more than 20 per cent, I will be with you; if it is less than 20 per cent, I will not be with you. Has the Railways, or, the Government of India, or , the Railway Convention Committee, worked out this cost?

SHRI NILOTPAL BASU: I think Mr. Agarwal has acutally raised a very fundamental question. I am raising this point here because this is the fiftieth year of our Independence. Therefore, we must have a perspective plan of what we are trying to do.

All of us raise various demands. Actually the Railways are to be complimented on this. I also go on deputation to the Railway Minister, demanding that this or that line should be sanctioned. We all raise such demands. But the point is: unless Parliament, as an institution, puts a stop to this and comes to some kind of a debated conclusion as to what should be the approach and how the Railways are to be financed, there would be a problem. I have no doubt. I do not know whether there is any system by which Railways could be referred to the BIFR. But the overall situation that the Railways face today would have actually warranted, if it had been a PSU, a reference to the BIFR. That kind of a situation is going to arise shortly.

Therefore, I agree with Agarwal Saheb that there should be a comprehensive discussion because Railways are such a service where you have to have an in-built element of cross-subsidy. The extent to which the commercial activities can generate a surplus, which could be pumped back, which could be ploughed back, into financing and subsidising the other developmental aspects, has to be taken into account.

The second formulation that I would like to make is about the internal generation that the Railways could make. There, we see that the major area from where the Railways could generate a surplus is in the field of freight traffic. Now, Mr. Vice-Chairman, Sir, we have this added advantage in this year's Budget because we have just completed one five-year plan and we are about to begin another five-year plan. Now, what is the situation, so far as the freight traffic is concerned? It is mentioned in the Performance Budget. Whatever the target the Railways were thinking of achieving, in terms of tonnage, has come down. The overall picture is very, very gloomy. Whereas in 1951-52, of the total traffic, freight carried by the Railways constituted 78 per cent, it has now come down to 38 per cent.

Therefore, the question which arises is: do the Railways not possess the potential to increase their freight traffic? It is in this context that the whole developmental activities of the Railways have to be examined. In the Eighth Five-Year Plan, what was the major thrust of the Railways? We have debated this issue time and again in this House-the whole question of the undue thrust that was given to gauge conversion. Now, Mr. Vice-Chairman, I would not dilate on this point because it has been discussed time and again. But I just want to refer to two reports of the Standing Committee.

In a country like India where we have a difficult geographical terrain, ideally, there is no difficulty for us to agree that uni-gauge is a laudable objective. But the question is: how far it is feasible for us? Can we really have, at any point of time, a uni-gauge system? I think it is not possible. In different areas, we are finding. We have seen in the Eighth Plan also that, gradually, the allocations which were originally made for gauge conversion came down. In spite of this, almost Rs. 6,000 crores had been spent on gauge conversion.

What did the Standing Committee say? They had said:—

> "Consequently, while presenting the budget for 1981-82, the then Minister of Railways observed that the MG Railway with adequate inputs can render speedy efficient and economic rail transportation service as had been the experience in several foreign

countries. Despite the obvious advantages of a uniform gauge, the massive input of resources is a luxury which a developing country like ours, with perrenial constraint of resources, can ill afford at this state."

The Standing Committee made several recommendations.

Finally, the Standing Committee came to this conclusion:—

> "The Committee note that gauge conversion as a policy decision was taken up without undertaking economic feasibility study of conversion of each section/conversion project of the railways and without the express approval of the Planning Commission. They find that the Union Minister of Railways in a letter addressed to the Deputy Chairman, Planning Committee, on 5th January, 1992, sought his approval for gauge conversion and support for the procedural reform of pooling Depreciation Reserve Funds with selected allocated capital during Eighth Plan period."

Now, the point is: why was such a thing done? Rs. 6,000 crores of the scarce resources of the country was used up for gauge conversion. The Standing Committee suggested that the Railways should, at least, make a study as to what is the output of this huge investment of gauge conversion. I would, in this connection, like to know from the hon. Minister whether any such study has been made. The Committee had mentioned: 'The Committee find that a study has to be made on finding out the result of this massive investment on gauge conversion'. I do not know what happened.

I find that this year, the spending on gauge conversion has come down. Therefore, before proceeding further, it is necessary for us to have an overview, to have some kind of a cost-benefit analysis made, because the Annual Plan suggests that Rs. 900 crores would be spent on this, which is down from Rs. 963 crores which was the amount, as per the Revised Estimates.

The second question is about the track renewal. We see that with the meagre resources that are available, there has been a very small increase-when you take into account the rate of inflation of Rs. 122 crores. As against Rs. 1128 crores in the Revised Estimates, the allocation for this year is Rs. 1250 crores. The allocation for doubling has come down from Rs. 202 crores last year to Rs. 195 crores. About signal, telecommunciation which is a fast expanding network the world over, we see that there is actual diminition in the resources from Rs. 291 to Rs. 230 crores. Similarly, on electrification also, there is very little increase from Rs. 309 crores to Rs. 350 crores.

What has happened as a result of the manner in which we spent this money in successive budgets? Has the major index of efficiency, the index of the average speed gone up? Unfortunately, it has not gone up. We see that the average speed was 23 km. in 1994-95, and in 1995-96 it has gone up to 23.3 km. We do not have the figure for 1996-97. Similarly, another major area, that is, the wagon turn around ratio has actually come down to 9.1 from 9.9 in 1994-95. We have to examine these figures. What is the impact of the way we have invested our scarce resources? Unless there is an increase in the overall performance of the railways, the emphasis that has been laid is not correct.

Take the whole question of the fuel linkage. We are told that high horse power locomotives are going to be imported. We are being told that we are operating diesel engines on electric tracks, on which electric engines should operate. We are bringing up in this House in so many ways the whole question of the Oil Pool Account dificit. The railway policy would be interwined, dovetailed with the overall integrated fuel policy of this country. What do we gain by running diesel engines on tracks which are meant for electrical locomotives? What do we gain by importing electrical locos? These are the sort of questions which we ought to ask ourselves because, minus these, we cannot do anything really. Unless we can win back, attrack back part of the road traffic to the rail traffic, what happens to the overall economy? I have this figure. If one billion litres of petroleum is transported through road, we lose to the tune of Rs 15,600 crores. On transport of 700 million litres of high-speed

diesel, we have to use 35 million litres of high speed diesel. What about the environmental cost we incur on this?

Therefore, my point is this. Apart from that, there are deficiencies in the market, in this world of competition. If the railways think that they are the monopoly providers of transport, they will not get business. Many of the bulk items which were earlier being transported by the railways, are now being transported by the road transport sector. So, these are some questions which have to be pondered over.

About railway stock also, we have seen that by the time the Plan is executed, lots of problems arise. This House had to constitute a committee to go into the whole question of the procurement policy of the railways so far as wagons are concerned. We find that the officials of the Railway Ministry treat Parliament with contempt. The Railway Wagons Committee found that the manner in which it was done without proper discussion with the Planning Commission and the concerned Ministries, was very very unfair.

Therefore, in future such discussions will have to take place and 75 per cent of the wagons will have to be procured through the Wagons India Limited. After that, the Railway Ministry officials prepared the Action Report and the hon Minister placed it on the Table of the House. It said: Yes, the Railway Ministry agrees that 75 per cent of the wagons will be procured through the Wagons India Limited. Now, Sir, I have this Unstarred Question No. 2215, which was asked by me yesterday. In reply, they say that they cannot say 75 per cent. The number of orders that will be placed on the Wagons India Limited will depend on the overall number of orders that they have to place. My point is what this total number has to do with it. If it is 20, you place 14 and if it is 200, you place 140. The proportion is the solemn commitment that has been given by the Minister in the House and it cannot be broken. If the answer and the Action Taken Report are taken together, it would become a matter of privilege. I do not know what will be the response of the hon. Railway Minister, but this is how the railway bureaucracy is trying to derail the overall vision that the Railway Minister was trying to bring about.

Mr. Vice-Chairman, Sir, the problems of laying more lines, gauge conversion, electrification and doubling of lines are there, but my point is unless we ponder over it, reflect ourselves and assert our role in verifying this overall vision about the Railways, this magnificent industry, which has been brought up over the years by the sweat, blood and toil of the best of our engineers, scientists and our people as a whole, and which is the biggest railway network in the world today, will become a sick industry. This Parliament has to ensure that such a future course, which is detrimental to our interest, is averted at any cost. Thank you.

SHRI S.B. CHAVAN (Maharashtra): Mr. Vice-Chairman, Sir, but for the Standing Committee's Report, it would have been rather difficult for hon. Members to participate in a discussion on Railways, because the switch-over was so immediate, that it was rather difficult to go through all the documents. That is why I am going to confine myself to a few questions. Thereafter, I will have to refer to areas, where the attention of the Railway Ministry is called for.

Sir, I think the time has come, when this entrire House will have to discuss about the infrastructural facilities, which are available in the country, because that is the kingpin of the entire Planning process and this is the weakest link that we find today. I have seen what happened to the power sector during the Eighth Plan. There was a tremendous shortfall in the power sector. It was to the extent of 50 per cent. Equally sad is the story about the water availability for irrigation purposes. We find there are a number of sectors, where we are lagging behind. That is why, if the approach to the Ninth Five-Year Plan has to be in a proper direction, I think it is high time we took a conscious decision to allot one or two days at least for discussing infrastructural facilities. It, in fact, is called for.

Sir, I have gone through the Ninth Five-Year Plan proposals. It has baffled me to some extent, because the Ministry could not properly brief us as to what exactly is going to be the projection that they have in view. I was myself surprised at a particular forum when we wanted to find out as to what exactly was the allocation in the Eighth Five Year Plan. How much have

you been able to achieve, is the budgetary support that we expected is being adhered to or has there been a wise departure from the promise which was given to the Ministry? But I do not know how far it is true. I was given to understand that we are not thinking in terms of Five Year Plans at all and we are merely going on the basis of allotments made year to year. If it is a fact, then, the entire thing will have to be properly considered and what exactly do you want to say on this? In such a big industry—if I am allowed to say so—if there is no long-term planning, then, it becomes difficult to manage. In fact, I had suggested to the Government to appoint an expert committee to go into the various problems. I was thinking as to why people are trying to avoid transporting their goods by train and are preferring road transport. That was the point I had raised. Now, I feel that this committee should go into wider issues. First of all, in the Committee of Experts the Ministry of Railways should be properly represented; in fact, all others who have been using the Railways should be represented. If possible, there should be some experts from international financial institutions; Members of Parliament should also be represented in this Committee to prepare a long term plan, a fifteen-year plan. Then, they have to take a decision about the Five Year Plan. You have been provided for so much of amount. Out of this, how much have you actually got now? You are giving the actual allotment figure which is totally different from the Five Year Plan proposals. I hops I am making myself clear. Therefore, this committee needs to be constituted and it should go into all these aspects of the question and submit a report to the Railway Ministry and the Government and try to find out as to how best we would be able to achieve what we have decided for ourselves.

The second point about which I would like to make a reference is commercial aspect. I fully agree with my friend, Prof. Ram Kapse, that Railways are a commercial organisation. When we say that they are a commercial organisation, they have to act as commercial people, not expecting too much budgetary support. How can we justify the greater budgetary support when you don't give us the figures of how much money you have been able to raise, how much economy you have been able to bring about.

The third point is about wastage. How much wastage could you avoid? Thereafter, if you come to us and tell us that you have exhausted all your means and there is no other source left, then, we would consider your request.

Now, it is only the Budgetary support which can do the trick. At least we have not received any such material from the Railway Ministry. That is why I am now compelled to say that you have not made out your case for a greater Budgetary support. This is a commercial proposition on which you will have to work. From that point of view, you have to consider how much you have been able to achieve. I do not know why you are feeling shy if, for capital formation, a greater borrowing from the market is required. In fact, there is nothing wrong. You must go in for a greater market borrowing unless the Finance Ministry puts some kind of a ban on you that you cannot exceed a particular figure. The Railway Ministry itself feels, "Fifty per cent or more, we are generating from our internal resources. We would like to have something as a Budgetary support." And they had a special meeting where they were pleading with us, "You support this proposal of having a greater Budgetary support". In fact, I have not been able to quite understand and that is why I am asking the Railway Minister to tell me what exactly his idea is—why you should not borrow to a greater extent. If you borrow and thereafter use it for capital formation purposes, there is nothing wrong. Every industrial house is indulging in this. The Tatas, the Birlas, all the big industrial houses, do this. Nobody is spending from his pocket! They are taking money from the banks; they are borrowing from all other financial institutions and generating resources. Why is it that the Railways should not be able to utilise the same method for a greater borrowing to cater to the needs of all the areas which you are talking about? You do that. And then you say that you have reached the maximum limit of debt-servicing. Only that can be the constraint—that you have reached a point beyond which if you have to borrow, then, debt-servicing is going to be a problem for you. Has that stage been reached? At least I am not satisfied. I have gone through the figures and they do not satisfy us that you have reached the stage when debt-servicing is going to be a

tremendous problem for the Railway Ministry. That is why I would request the hon. Railway Minister to let us know exactly, when he replies to the debate, why they are shy of borrowing from the market when it is available. If there is no limit, then, of course, you should go in for a greater market borrowing and see that the requirements of the Five-Year Plan are met properly.

The second point which I would like to raise is the same as the one raised by Agarwalji. He also raised it. That point is about the social obligations which the Railway Minister has to discharge. I can understand this. This is something which is actually imposed on the Railway Ministry. And so, to that extent, there should be a sharing between the Government of India and the Railway Ministry, in whatever proportion you would like to have it. Social obligations are not the responsibility of the Ministry concerned only.

Sir, I would now like to go to the next point. I feel very happy that the Railway Ministry has been able to perform very well. I compliment the Railway Ministry for their very good performance. For that, the Railway Minister, the Chairman of the Railway Board, the Members of the Railway Board, all the General Managers and specially, the staff, specially, the workers who are working in the field, deserve all the compliments. The figures that we find about the revenue earning freight which, in fact, have been loaded, have been increasing steadily.

Now we are seeing the figure of 410 million tonnes that the Railway Ministry is envisaging during the course of the year. This in fact, is a very good exercise that has been undertaken by the Ministry. But we cannot possibly be very complacent in this respect. I would like to know as to what the zone-wise performance is. We will not be satisfied with the total performance. Let us have the zone-wise figures, and if possible, even the division-wise figures. We would like to know whether the performance of each zone has been up to the mark, which zone is lagging behind, what efforts are being made to see that those zones also come on par with the other zones. At least, my understanding is that this is an average figure that you are giving. It does not reflect the position of each zone. Now, with six more zones having been added, it is all the more necessary that you should be able to project the zone-wise requirements and zone-wise performance, which in fact, should be gone into, and the total capability of each zone for loading the freight of a particular size, should be gone into. If that is done, I am sure that you will be able to show a considerable improvement in this direction. So, I would request the hon. Railway Minister to go in for this. I have the figures for 1994-95 with me which show that from 365 million tonnes you have gone to 395 million tonnes, and for this year, you have the target of 410 million tonnes. The officials of the Railway Board, who appeared before the Standing Committee, gave an assurance that the Committee would feel satisfied with their performance and they would be able to perform well and would achieve a figure of 410 million tonnes, which is being loaded as freight. If that be the position, I think, there is still scope for improving the position. If the freight loading capacity were to be fully utilised, then the Ministry has to put in a special effort because that is the main source from which the Ministry gets its revenue. If that is neglected, then, of course, I don't think that you will be able to achieve your target, either by passenger traffic or by any other means. This is the main source of your income. How will you increase it? It is the responsibility of the Railway Minister. I am sure, while replying to the debate, the Minister will be able to give us the exact position-zone-wise, and also if possible, division-wise. I would also like to refer to the point relating to assets which are being utilised. They should be fully utilised, and the wagons which are available should be able to give more revenue to the Railways.

The next point which I would like to touch upon, is about the passenger traffic projection, which is at 4 per cent. Looking to the availability of EMUs and other coaches, the Chairman of the Railway Board, while deposing before the Standing Committee, had said that this was going to be quite sufficient for their requirement.

The Minister of State for Railways has sent a letter to me and that is why I am making a request to him that he has to see that the new areas, where the broad gauge line has gone,

the new areas where it has been constructed, those areas need to be looked into more carefully and more efficiently. And don't try to just pass on the letters which have been drafted by Class-III staff to us. I was given to understand that we had asked for increasing the number of coaches from 20 to 60, and what was the reply received by us? The terminal capacity is not available in Mumbai. I said: "I am not able to understand the reply". When other trains, with 22 coaches or 24 coaches, can be there on the platform, what is the idea in just telling me that 16 coaches cannot be there?

It is very surprising and this also clearly shows that you have not applied your mind to it. Somebody wrote the letter, you just signed it and had sent it to me. I think, the Members of Parliament deserve a better treatment than what is being meted out to us. In fact, you should have gone into the matter and into what the terminal facility that you required was and why you had not been able to do that job, instead of just telling me that the terminal facility was not available. That is very surprising. I must tell you my experience. One day I travelled by a train from Bombay and I could see that there were just nine coaches. One coach was detached at Manmad. Only eight coaches remained. That clearly shows the kind of cavalier attitude that some of the officers had. There seems to be some conflict between the two zones, Central Zone on the one side, and South-Central zone on the other, and both are fighting with each other irrespective of what happens to the travelling public. I was surprised to know the reason when I asked why the train was not going directly to Nagpur. I asked them why they were sending the train from Nanded to Amritsar. The reply was, "Sir, Nanded and Amritsar, these are two important places of pilgrimage; people have been requesting." Now with great difficulty I am told that instead of once a week, it is going to be run thrice a week. It is a very great thing you have done. There is a tremendous amount of traffic on this. When I asked why one coach should be detached at Manmad and I said, instead, it should go to Nagpur, a routine letter came to me, "No, no, this will be delaying the train, that is why it won't be possible!" If detaching a coach at Manmad and sending it in some other direction, to Pune, is possible, why is such a detachment of coach not possible for sending people directly to Nagpur? This is something which I am not able to understand. You might be having some problem which I am not able to understand. I would like to discuss this matter with you and try to find out as to what exactly the position is.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAY (SHRI SATPAL MAHARAJ): Sir, the hon. Member has expressed his view about the terminal facility. It also includes whether the train can stay there or not. Whatever questions he has asked, we will definitely answer them and will explain in detail, whether the terminal has a capacity to hold and keep the train there or not.

SHRI S.B. CHAVAN: My only request is, apply your own mind, don't go by what your people say, and, if possible, we can go together to Mumbai.

I am prepared to go with you and convince you that it is not a question of any kind of terminal capacity not being available. Platforms are there, washing facilities are there. When all other trains can be given this kind of service, why is it that these backward areas of Hyderabad—and this is a backward area in a forward State; when you talk of Maharashtra; everybody considers that every area is very advanced—can't be given such a facility? In fact, this is a backward area and if you are interested in finding out a solution, I will specially invite to come to this area and make yourself sure that something really needs to be done for this area.

श्री सतपाल महाराज: चलेंगे।

SHRI S.B. CHAVAN: A point was made by one of the hon. Members who spoke before me and that was about track renewals. In fact, track renewal is one of the issues which should be gone into so that there is no scope for any accidents. According to my information, there is a backlog of about 6,000 kms. or so which you are carrying on. 6,000 kms. seems to be a very big area.

SHRI SATISH AGARWAL: It is 9,000 kms.

SHRI S.B. CHAVAN: I am sorry, I was given to understand that it is 9,000 ksm., not 6,000 kms. If 9,000 kms. require replacement, and still you are going ahead, I think that is a point on which we would like to have greater and adequate information. Now I will just refer to some problems that we are facing. If it is possible within the time-limit, the Railway Minister may try to give me the information in this regard.

Mr. Kapse said some thing about the parli-Ahmednagar section of Beed-Ahmednagar railway line. Beed-Ahmednagar section is a totally detached piece. It has to be extended up to kalyan on the one side and it has to be connected with Nanded on the other side so that it will become a viable line. In fact, the whole thing was started with a proposal for Mudkhed-Adilabad line. We have been given to understand that some private party is going to do the work. But somehow nothing has been done. If coal is to be brought via Vikarabad to Parli-Vaidyanath—this is the shortest route—you will be saving a tremendous amount of money. You have to take special interest in this regard and see to it that this line is completed as early as possible. I would like to request the Minister to kindly consider the proposal of constructing a straight line from Nanded to Parli-Vaidyanath instead of going via Parbhani to Parli-Vaidyanath. It is a direct route which you will have to think about and you will have to find a solution for it. There is a proposal for Purna-Akola gauge conversion which your predecessor had promised. He said that it was going to the CCEA and as soon as he got the clearance from the CCEA he would be able to implement the proposal. I am interested in knowing as to what has happened to it. If assurances are given and if they are not fulfilled, then a wrong message goes to the people.

There is another railway line which comes from Karimnagar to Nizamabad. My request to you will be, please join Nizamabad to Udgir on Vikarabad-Parli section and thereby provide facility for going to Kurudwadi. These are two different sections which will have to be catered to. The next point is that the Kurudwadi-Latur Road line should be extended beyond Nanded. The number of second-class coaches should be increase and the total number of coaches should be increased from 12 to 16. I have already dealt with that point. I would request the hon. Railway Minister to increase the numer of second-class coaches because without reservation people cannot travel in that area.

The next point is that the Nanded Division has been created almost ten years back and still the staff is working at Secunderabad.

SHRI SATYANARAYANA DRONAM-RAJU (Andhra Pradesh): The Railway Minister is not there.

SHRI S.B. CHAVAN: The Water Resources Minister is there.

SHRI V. NARAYANASAMY (Pondicherry): What is the water Resources Minister going to do? He cannot resolve the water disputes. How can he resolve the railway disputes?

SHRI S.B. CHAVAN: The Nanded Division staff is still working at Secunderabad. That is why I am again insisting that all the staff need to be transferred and that required buildings and quarters will have to be constructed.

These are some of the points which I thought that I should bring to the notice of the Railway Ministry. I am interested, if it is not possible to reply to all the points, in having a personal discussion in the matter. But don't give the routine kind of replies which your officers prepare for you and you just sign the letter an send to us. That sort of a thing should not be there. I have got routine kind of replies even on issues on which the Railway Minister has agreed. I think we deserve a better kind of treatment from the Railway Ministry. That is the only point which I think I should again re-emphasise. I would again like to compliment the railway staff and the Railway Board for the excellent work that they have done. I would also request them to try to improve their performance in the years to come. Thank you.

SHRI O. RAJAGOPAL (Madhya Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, I thank you for giving me this opportunity to speak. Sometimes I feel that I will get a reply to the points I am going to raise here regarding the Railway Budget, by the next year, very much like the trains which come regularly late. I am saying this on the basis of my personal experience. Last year I initiated the debate on the Railway Budget. I raised some points. For the last two to three months I am getting some reply every fortnight. I have got a reply to my question in the last week. I had made some charges of corruption in the gauge conversion aspect. I get a reply this week. The reply is, there is no corruption. It is just a formal reply and even for that it takes one year. That is why I said, "Whatever I ask now, I will get the reply by the next year".

So far as the Railway Budget is concerned, the overall impression one gathers is that it has more of politics and less of economics. Now various promises have been made about survey, about new lines, etc. without taking into account

the overall financial implications and infrastructure facilities available as has been referred to by the previous speakers. The Railways is the biggest public sector undertaking in the country. All of us are seriously interested in it. Sir, I also had an occasion to work in the Standing Committee of Railway and also in the Railway Convention Committee. I get very much convinced that the Railways finance is in the red. It is in a debt trap. We say that the Railways must run purely as a commercial concern. If it is allowed to run purely on commercial considerations, various other steps would have to be taken. In a country like India which has large backward areas, it cannot run purely as a commercial concern. It has some social obligations which have to be met. As has been already asked earlier by an hon. Member, has there been a proper computation of social responsibilities? The budgetary support will have to be made accordingly. There has not been any serious study in this respect. The budgetary support is coming down. In the year 1991-92, it was 42 per cent. Last year it was 18 per cent and this year it has gone up to 20 per cent. There should be some serious study on this issue. This issue must be studied by experts. My suggestion is the budgetary support should be in proportion to the social responsibility which the Railways is expected to perform. Accordingly, the budgetary support should be fixed on a year-by-year basis, not in an arbitrary manner as it is being done now for political reasons.

The other aspect which is of great concern is, "infrastructure facilities." Now we find there have been so many railway accidents taking place. Over an above, a large number of decoities and other dangers that we have been reading in the papers day after day are taking place mostly in Bihar and other States. This has been happening. Over and above, there is a continuing slackness on the question of providing infrastructural facilities. This, I believe, is somethig which we are carrying forward. I cannot solely blame the present Railway Minister for the malady that we are facing. This is a continuation. As my friend has read out from the Report of the Standing Committee on Railways we have pointed out again and again how the Railways have been spending more than the amount allocated, more than double the amount allocated for the purpose of gauge conversion. Gauge conversion is important, as has been pointed out, but going out of the way, at the cost of reduction of the amount to be spent for rolling stock, for track renewal, for new lines, for doubling, even passenger amenities, signalling—all these aspects are ignored—the entire fund was diverted over a number of years for gauge conversion and now we are facing the result of it by way of rise in the number of railway accidents, etc. etc.

Our Railway Minister is very liberal in making so many promises. But very often it is not being implemented effectively. Now orders are issued for new trains without taking into account whether there are sufficient coaches, whether there are sufficient engines available, whether other facilities are available. Now, promises are given. I will just give you one small example. Now, a few months back, there was a meeting of M.P.s from Kerala to which we invited our hon. Railway Minister. We wanted a special train facility because of over-crowding (*Interruptions*) promise for a new train is not implemented. Another Minister has come. Is someone listening to whatever is being said? The Railway Minister is not there and some other Minister who was deputed for the Railway Minister is also replaced and now they are very busy in a discussion. I do not know on what subject, whatever it is....

SHRI SATISH AGARWAL: There is some derailment; don't worry, carry on.

SHRI O. RAJAGOPAL: I hope that whatever is being said will be listened to and some answer is given to it.

SHRI R. K. KUMAR (Tamil Nadu): You will get the reply next year.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): Your points are being noted down.

SHRI O. RAJAGOPAL: Probably the Secretariat is doing that.

THE MINISTER OF WATER RESOURCES (SHRI JANESHWAR MISHRA): The hon. Member said, "The Railway Minister is making so many promises of new trains without taking into account the availability of facilities and coaches." He thinks that I am not noting down.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): That is proof enough that he was noting down.

SHRI O. RAJAGOPAL: I am happy that the hon. Minister is listening. I will only just point out on example. Two years back the Railway Minister gave an assurance that number of coaches of the Bilaspur-Cochin train would be increased. It is not done. For such a long distance train a pantry car is necessary. The Railway Minister accepted it. Even though two years have elapsed, it is still at the implementation stage. Even after the promise that it will be done, this is the position. This is only one example.

The third point I would like to say is this.

When we look at the national scene, special efforts should be made for backward areas, therefore, we have taken up certain major projects for the North-East and the North-West.

Similarly, I believe that some interest ought to be shown, some emphasis ought to have been laid in respect of far-distant places from Delhi. Kerala is at one end of this country. Some emphasis should be laid. Some importance should be given because passengers have to travel the maximum distance to reach Kerala. Our experience has been very misrable. There has been, I should say, a neglect of Kerala. I can substantiate that. It is being neglected probably because the Government is aware that all the 29 MPs who are elected from Kerala are duty-bound to support the Government, irrespective of the fact whether it has satisfied their demands, requirement or not. They are duty-bound because they have to keep the BJP out of power. For this purpose, they have got to support the Government. Perhaps it is because of that belief. I will just give some examples. When the prices are going up, when there is price escalation, the expenditure to be incurred in Kerala in the year 1997-98 is being reduced. The total expenditure which was incurred on new projects and other works in Kerala was Rs. 127 crores last year. This year, it has come down to Rs. 34 crores. I can give the break-up also. I can give you the examples also. For example, for doubling which is a very necessary consequential work following the completion of the Konkan Railway which is necessary if we want to have the full benefit of it, the allotment to Kerala is reduced. For example, the doubling work from Mangalore to Shornur has to be accelerated. It appears from the way amounts are given for the doubling work that the Government is not serious about that. They have gone back on their commitment. It looks like that. For example, the estimated cost for doubling work from Calicut to Mangalore was Rs. 240 crores. Last year, Rs. 35.12 crores was set apart. It has been brought down this year to Rs. 17.78 crores. The estimated cost for doubling work from Calicut to Kuttippuram was Rs. 60 crores. Last year, Rs. 2.26 crores was allotted and this year it has been brought down to Rs. 1 crore. For doubling work in the Kollam-Trivandrum sector, the allotment last year was Rs. 36 crores. This year, it has been reduced to Rs. 12.33 crores. So, there is a consistent scaling down of expenditure so far as Kerala is concerned even in a sector which is considered very important. Even though 13 new trains were announced, not a single train was given to Kerala. There is no new line; there is no new train and there is nothing new.

When I look into the Railway Budget I feel that Kerala ought to be included in Hasan district. We all know that Hasan is the district in Karnataka from which our hon. Prime Minister hails. I have no quarrel if the Railways spend money in Hasan district because it is also a part of our country and that part should also be properly developed. But there should be some balance. Now we find, so far as Hasan is concerned, Rs. 110 crores has been set apart for various new schemes. The allotment for one district is Rs. 110 crores! I can give the break-up. Three new trains have been introduced; three new lines have been declared; nine survey works for new lines have been taken up six gauge conversion projects have been announced; two doubling projects have been announced; two trains extensions have been granted—and all in one district, Hasan district, and Rs. 110 crores is to be spent for these projects.

SHRI JANARDHANA POOJARY (Karnakata): It is connecting other districts also. ...(*Interruptions*)... This is not only for Hasan district but also for other neighbouring districts.

SHRI O. RAJAGOPAL: So far as neighbouring Districts are concerned, an additional amount of Rs. 20 crores has been

provided, Sir. I am not referring to that. I am only referring to what has been set apart for that particular District from which our great hon. Prime Minister hails. I am not against that. My only grievance is that Kerala is not included in Hasan District because for the whole State of Kerala the Budget provision has been brought down to Rs. 34 crores. Last year it was Rs. 127 crores.

SHRI BRAHMAKUMAR BHATT (Gujarat): Tell the Prime Minister ...*(Interruptions)*

SHRI O. RAJAGOPAL: Well, that is what they are assured. There are 29 MPs elected from Kerala. All of them are bound to support the Government. So, they are not bothered whether Kerala is given what is due to it or not.

I would like to refer to another aspect. The Konkan Railway Project is scheduled to be completed by June. In fact, it was scheduled to be completed one and a half years ago. It was delayed because of certain political developments in Goa. There was some other interference also and the work was delayed. Now, we expect it to be completed by June. After that, many of the trains will be rerouted. It is a good thing. It is necessary also. But there is going to be a fall out also. There are many trains which are covering certain areas, especially between Shoranur and Jolarpettai. These areas have been looked after well, cared well, by so many trains leaving Kerala at present. Now, these will be rerouted through the Malabar area. Calicut-Mangalore, it will go by Konkan railway. The net result will be that those areas which were enjoying certain benefits and facilities, will now be denied of these. So, I suggest that a few new trains should be introduced between Shoranur Junction and Jolarpettai Junction because this is a section which looks after interests of major cities like Palghat—with which you know my connection —Coimbatore, Erode and Salem. These are the major towns which will be affected by this rerouting that becomes inevitable because of the Konkan railway. So, new train facilities will have to be provided to cater to the requirements of stations between Shoranur and Jolarpettai. That is my point.

I entirely support the demand made by my hon. colleague who is now sitting in the Chair, for creating a Railway Zone at Bilaspur. It should be done. This need has been felt by people in a big way. There have also been agitations. It forms part of Chhattisgarh backward area of Madhya Pradesh. Therefore, I entirely support the demand for having a new Zone in Bilaspur. I also demand that the number of trains between Bilaspur and Cochin should be increased. Thre have been demands from the public on that score.

I also suggest that pantry car should be attached to this train because this is a long distance train.

When the Railways celebrated Shatabdi, Shatabdi Expresses were introduced in various sectors. Unfortunately, Kerala did not get any Shatabdi Express at that time. Now, we are celebrating the fiftieth year of our independence. In this golden jubilee year, I understand, certain new trains are being introduced. I would suggest a fast train, inter-city express, between Calicut and Trivandrum which will cover the three Corporations in Kerala, namely Calicut, Cochin and Trivandrum. This may kindly be considered as it will be a viable proposal.

Here I would also suggest a very profit-making proposal. It relates to the two important cities of Coimbatore and Palghat. There is a big traffic in that sector. If there can be a shuttle service between these two cities, then the amount which is now being taken by private bus operators can benefit the Railways. Therefore, I suggest that an EMU or DMU service connecting Palghat to Coimbatore may be introduced. It will be of great use to the travelling public.

I would like to suggest something about one more point. The hike in freight charges will have a cascading effect on the prices of all goods which are transported by trains. Apart from that, It will be a case of killing the goose that lays the golden eggs. Now, we find that bulk of the income of the Railways comes from the goods sector freight sector and not from passenger traffic. If you increase freight charges in the fashion that you have been doing—this year there has been 12 per cent increase—then the result will be more and more goods will be diverted to road traffic. Apart from that, it will create pollution and other social problems, and

the Railways will be suffering in a big way. So, the hen that lays golden eggs should not be killed. These are some of the suggestions which I thought very valuable. Unless the Railways increases its efficiency, whatever proposals are made, whatever programmes are implemented, they cannot do any better. The lack of efficiency is made clear by the regular delays in the running of trains, by the number of dacoities, etc., which are taking place and they way in which correspondence is going on - I got a reply from them after one year.

श्री सतपाल महाराज: उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं कुछ कहना चाहूंगा। मुझे बड़े दुखी मन से सदन को सूचित करते हुए यह कहना पड़ रहा है कि जालन्धर कैंट स्टेशन पर 14 मार्च को एक बड़ी आतंकवादी बम विस्फोट की घटना घटी जिसमें छह व्यक्ति मारे गये और 12 व्यक्ति घायल हुये हैं जिनमें से दो गम्भीर रूप से घायल हैं। एक बीएसएफ की जिप्सी जो कि पार्किंग लॉज के अन्दर पार्क थी वह भी बम विस्फोट की घटना में काफी बुरी तरह से क्षतिग्रस्त हो गई।...

विपक्ष के नेता (श्री सिकन्दर बख्त): सदर साहब, यह क्या है, यह स्टेटमेंट है या इन्फारमेशन है?

†[شری سکندر بخت: صدر صاحب یہ کیا ہے - یہ اسٹیٹمنٹ ہے یا انفارمیشن ہے]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): Are you making a *suo motu* statement or just informing the House.?

SHRI SATPAL MAHARAJ: Sir, I am just informing the House?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): You are just informing the House.

श्री सतपाल महाराज: पुलिस इसकी छानबीन कर रही है और मैं चाहूंगा कि कुछ माननीय सदस्यों के भी हमें इसमें विचार मिल जायें ताकि ऐसी दुर्घटनाओं को रोका जा सके।

DR. Y. LAKSHMI PRASAD (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman, Sir, thank you very much for permitting me to speak from this place.

सर, कल शाम को इस रेलवे बजट के बारे में आपने जो वक्तव्य दिया है उसका मैं स्वागत करता हूं। क्योंकि आपने कहा है कि राजनीतिक और आर्थिक क्षेत्रों के विपरीत, परिस्थितियों के बावजूद भी इतना संतुलित और इतने अच्छे बजट का प्रस्तुतीकरण प्रशंसनीय है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, यह बजट तो संयुक्त मोर्चा सरकार के कॉमन मिनिमम प्रोग्राम के अनुसार तैयार किया गया है और यह कॉमन मैन का बजट है, आम जनता का बजट है। रेल मंत्री ने रेल भाड़े में जो बढ़ोत्तरी की है उससे आम आदमी द्वारा रोजाना उपयोग में लाई जाने वाली वस्तुएं खाद्यान्नों, दालों सब्जियों, फल, तिलहन, शक्कर, वनस्पति-घी तथा खाद्य तेल आदि को छूट दे दी है। आम जनता जोकि दूसरे दर्जे में यात्रा करती है उनके किराये में छूट दी गई है। दैनिक मजदूर तथा कामगार लोग जो मासिक सीजन टिकट पर यात्रा करते हैं उनको भी छूट दी गई है। इसीलिए मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं।

रेल मंत्री जी ने जो प्रथम श्रेणी और एयर कंडिशंड यात्रा के लिए बढ़ोत्तरी की है वह भी सही है क्योंकि दुनिया की किसी भी रेल व्यवस्था से यह आज भी कम है। इतना ही नहीं दस साल पहले एयर कंडीशंड फर्स्ट क्लास और विमान का फेयर बराबर है और सैकेन्ड ए. सी. उससे आधा है। परन्तु आज देखिए फर्स्ट ए.सी. और विमान के फेयर में दुगुना अंतर है। फिर भी मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि प्रथम श्रेणी, एयर कंडीशंड और स्लीपर क्लास में सुविधाएं बढ़ायें।

मैं रेल मंत्री जी को विशेष बधाई देता हूं कि उन्होंने अनुसूचित जाति और अनुसूचित जनजाति के बैक-लॉग को पूरा करने के लिए विशेष अभियान शुरू किया है।

सर, भारतीय रेलवे ने 1995-96 में 6267 मिलियन यूनिट, ट्रैक्शन एनर्जी का इस्तेमाल किया और उसके लिए 1860 करोड़ रुपयों का खर्च किया गया है। 1996-97 में अप्रैल से लेकर नवम्बर तक 4387 मिलियन यूनिट की बिजली और उस पर 1441 करोड़ रुपयों का खर्चा हुआ है।

It is high time that the Railway should start their own power generation plants.

हमारे विशाखापटनम में स्टील प्लांट है, वह पावर आने आप जनरेट करता है और हमारा राज्य A.P. को भी बहुत कम दामों पर देता है। इससे दो लाभ हो सकते हैं, एक रेलवे बिजली के विषय में स्वयं निर्भर हो सकता है और जिन राज्यों में बिजली उत्पादन केन्द्रों की स्थापना होती है उन राज्यों को भी कम दाम पर बची हुई बिजली मिल सकती है।

सर, एक और विषय है, हवाई जहाज में यात्रा करने वालों के लिए इन्श्योरेंस है। मैं रेल मंत्री महोदय से अनुरोध

†[ ] Translitertion in Arabic Script.

कर [illegible]क रेल यात्रियों के लिए भी जीवन बीमा की सुविधा देने का विचार करें। क्योंकि जब कोई दुर्घटना होती है तो लोग मरते हैं, रेलवे को तथा सरकार को ज्यादा धनराशि देनी पड़ती है अगर जीवन बीमा की योजना लागू हो जाये तो उससे भी यात्रियों को ज्यादा पैसे मिल सकते हैं तथा इससे मंत्रालय और सरकार पर भी कम भार पड़ेगा।

सर, रेलवे में वी० आई० पी० कोटा की रिजर्वेशन की पूर्ति के बाद जो सीटें बच जाती हैं उनको इन्स्टांट रिजर्वेशन के रूप में डबल चार्ज करके अलाट करेंगे तो ज्यादा ठीक रहेगा। क्योंकि वी० आई० पी० कोटा में जो सीटें बच जाती हैं उनको पाने के लिए यात्री टिकट चैकर को पैसे देते हैं, यह हम रेलवे स्टेशनों पर देखते हैं। इस तरह से जो यात्री तत्काल यात्रा करना चाहते हैं उनको भी बहुत लाभ होगा। विद्युतिकरण के मामले में मंत्री जी ने स्वयं कहा है कि

"It is porposed to electrify dense corridors, missing links and the high density route on east coast line.

विजयवाड़ा से लेकर एलूरू, ताडेपल्लिगूडेम और निडदओलू ये ट्रंक लाइन में हैं, ये मद्रास और कलकत्ता की ट्रंक लाइन में है। लेकिन इसकी एक पैरेलल लाइन है विजयवाड़ा से गुडिवालाडा भीमवरम निडदवलू, ये ट्रंक लाइन से मिलती हैं। हम सब जानते हैं कि तूफान के दिनों में जो लाइनें खराब हो जाती हैं तो रेलवे लाइन सब कट हो जाती हैं और यात्रियों को असुविधा होती है। इसलिए मैं मंत्री जी से आग्रह करता हूं कि ये पैरेलल लाइन 120 कि० मी० हैं इनका भी आप विद्युतीकरण करें तो बहुत अच्छा होगा।

सर, नई ट्रेनों के बारे में मंत्री जी ने अपने भाषण में बताया है कि

"In addition to the above, to meet the demand of Hindus, Jains, Sikhs, Muslims, Christians and other religious groups, Pilgrims Specials were run throughout the country."

सर, मै मंत्री महोदय से प्रार्थना करता हूं कि दक्षिणवासी जो हैं वे हरिद्वार और ऋषिकेश में गंगा स्नान करने जाते हैं और वहां के गंगा का पानी लेकर कन्याकुमारी में, जहां तीन महासागर, अरब सागर, हिन्द महासागर और बंगाल की खाड़ी का संगम है, उसको वहां मिलाना पवित्र कार्य मानते हैं। इसलिए मेरा मंत्री जी से अनुरोध है कि एक तीर्थराज एक्सप्रेस कन्याकुमारी से लेकर ऋषिकेश हरिद्वार तक लगायें तो बहुत अच्छी बात होगी।

सर, जहा तक हमारे आंध्र प्रदेश का सवाल है, मैं रेल मंत्री राम विलास पासवान और रेल राज्य मंत्री सतपाल महाराज जी को धन्यवाद देता हूं जो उन्होंने पैन्ट्री कार की सुविधा तीन एक्सप्रेस गाड़ियों को जो आंध्र प्रदेश से चलती हैं, दी हैं। साथ ही न्यू रेल लाइनें जो दी हैं उसमें मुनीराबाद से महबूबनगर और धर्मवरम से पेनुगोंडा वाया पुट्टपर्ती दी हैं। उसके बाद गेज कन्वर्शन का प्वाइंट भी है और उसमें द्रोणाचलम-काटपडि-तिरुपति दिया गया है। इसके लिए मैं धन्यवाद देता हूं।

सर, जो सर्वे है इसकी बहुत लम्बी लिस्ट दी गई है। इसमें एक से लेकर आठ तक आंध्र प्रदेश में न्यू सर्वे के लिए रखा गया है। There is a joke in the Rail Bhavan, "If there is a will, there is a railway if there is no will, there is a survey."

SHRI SATPAL MAHARAJ: There is also a joke, "Where there is a will, there is a railway."

SHRI V. NARAYANASAMY: This is a survey Budget. Hon. Minister, this is only the Railway's survey Budget.

SHRI SATPAL MAHARAJ: Without survey there cannot be a railway. So, where there is a will, there is a survey and there is a railway.

डा० वाई० लक्ष्मी प्रसाद: कम से कम हमारी सरकार सर्वे तो कर रही हैं लेकिन आपने उसको भी नहीं किया है। इसलिए मैं आदरणीय रेल मंत्री से प्रार्थना करता हूं कि जो आठ सर्वे के प्वाइंट रखे हैं, कम से कम उनमें से चार भी लाइनों को, आने वाले दिनों में रखवा दें, तो अच्छा होगा।

सर, न्यू ट्रेन सर्विस के बारे में मैं मंत्री जी को बधाई देता हूं जो उन्होंने A long standing desire of Andhra People is for a Rajdhani Express from Hyderabad (Bhagyanagar) to New Delhi.

मंत्री महोदय ने इस को दे दिया। मेरा शहर विशाखापट्टनम, जो उत्तर आंध्र प्रदेश में है यह बहुत ही पिछड़ा हुआ इलाका है। वहां तीन जिले हैं। वहां विशाखापट्टनम से दिल्ली सुपर फास्ट ट्रेन का इन्होंने ऐलान किया है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद अर्पित करता हूं।

सर, अतिरिक्त सर्विस के बारे में मंत्री जी ने स्वयं कहा है कि —

There is a demand for additional service between Visakhapatnam and Madras. To fulfil this, it is proposed to augment Madras-Howrah Mail and Madras Howrah Coromandal Express by three coaches each with electrification getting completed up to Visakhapatnam.

मार्च के आखिर तक यह विद्युतीकरण हो रहा है, इसके लिए मैं मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं। आपने मद्रास

को जिस तरह से तीन कोच दिए हैं उसी प्रकार हमने बगंलौर और मुंबई के लिए विशाखापट्टनम से एक सीधी ट्रेन मांगी है। अगर आप ट्रेन नहीं दे पाते तो कम से कम बंगलौर एक्सप्रेस और कोणार्क एक्सप्रेस में तीन-तीन बोगीज, एडीशनल कोचेज की लगा दें तो अच्छा होगा।

सर, जर्नलिस्ट्स को जो कंसेशन दिया गया है वह स्टेट कैपिटल्स और दिल्ली के जर्नलिस्ट को दिया है। मैं मंत्री जी से प्रार्थना करता हूं कि स्टेट कैपिटल्स और पब्लिकेशन सेंटर को यह दें तो अच्छा होगा क्योंकि पब्लिकेशन सेंटर्स में Acrideted correspondents बहुत होते हैं। उनको भी स्टेट कैपिटल में आने की सुविधा दें तो बहुत अच्छा होगा।

The scheme of complimentary passes to the winners of gallantry awards has been extended to the winners of President's Police Medal for gallantry and President's Police Medals.

सर, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी की दृष्टि इस तरफ आकर्षित करता हूं कि जो साहित्य में बहुत काम करते हैं वे बहुत गरीब होते हैं। इसलिए मैं प्रार्थना करता हूं कि जो ज्ञानपीठ पुरस्कार विजेता हैं, साहित्य अकादमी विजेता हैं आप उनके लिए भी इस सुविधा का विस्तार करें तो अच्छा होगा।

इन शब्दों के साथ मैं आपसे विदा लेते हुए अन्तिम बात कहना चाहता हूं। एक इस विषय को छोड़कर सब कुछ कहा गया है और वह राजभाषा हिन्दी के बारे में। हमारी स्वतंत्रता को 50 वर्ष बीत गये हैं लेकिन हिन्दी के प्रति अत्याचार हो रहा है। इसलिए रेल मंत्रालय एक ऐसा मंत्रालय है जो कन्या कुमारी से ले कर कश्मीर तक जो कुछ कार्य है हिन्दी में सब से ज्यादा कर सकता है। इसलिए मैं यह विशेष अनुरोध मंत्री जी से करता हूं कि आप राजभाषा हिन्दी के क्रियान्वयन में अग्रसर हो जाइये। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (श्री अजीत जोगी): बहुत बहुत धन्यवाद। श्री अहलुवालिया जी।

DR. ALLADI P. RAJKUMAR (Andhra Pradesh): Sir, I think we are adjourning for lunch. I think we are continuing up to 1 o' clock and then adourning for lunch.

SHRI SATISH AGARWAL: We have to continue without a break. We are already short of time.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, let there be no lunch recess. Let us continue.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): What is the sense of the House?

SHRI V. NARAYANASAMY: Let us dispense with the lunch recess.

SHRI O. RAJAGOPAL: Lunch recess may not be there, but lunch should be there for everybody.

SHRI V. NARAYANASAMY: That depends on you; whether you are going to have lunch or not.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Sir, since we are sitting for the whole day, we should have lunch recess.

SHRI V. NARAYANASAMY: Let us dispense with it. Otherwise, we will have to sit late.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: There is ample time. Why can't we have lunch recess? There should be, at least, a one-hour break.

SHRI V. NARAYANASAMY: Sir, what is this? When every Member is agreeing, why is only Dr. Rajkumar opposing it? We should dispense with the lunch recess.

श्री सतीश अग्रवाल: समस्या यह है कि सरकार सदन का समय 21 तारीख के बाद बढ़ाने को तैयार नहीं है। सारा प्रोग्राम कंडेंस कर दिया है। तीन पेज का बिजनेस एडवाइज़री कमेटी का एजेंडा है। किया क्या जाए? इसलिए शनिवार को बैठना पड़ा। अब शनिवार को भी डा॰ राजकुमार जी कह रहे हैं कि एक घंटा लंच का दे दिया जाए। अगर लंच देना होता तो शनिवार की छुट्टी क्यों नहीं की आपने? सब के प्रोग्राम बने हुए थे। यह सरकार ढ़ग से व्यवस्थित नहीं करती है। इसलिए मजबूरी में शनिवार को बैठना पड़ा है। ज्यादा सदस्य बोल लेंगे, दो चार और बोल लेंगे। इसलिए डिबेट को चलने दीजिये। इसमें क्या दिक्कत है? (**व्यवधान**) लंच ब्रेक की कोई आवश्यकता नहीं है (**व्यवधान**)

SHRI V. NARAYANASAMY: Why are you blowing hot and cold? (*Interruptions*) Every Member is agreeing, excepting Dr. Rajkumar. Majority opinion is in favour of continuing the debate.

डा. अलादी पी. राजकुमार: आपकी बात मान ली है। (**व्यवधान**)

श्री दीपांकर मुखर्जी (पश्चिम बंगाल): आप बोलें तो लंच भी नही खायेंगे (**व्यवधान**)

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI AJIT P.K. JOGI): All right. There would be no lunch recess. Shri Ahluwalia, please.

श्री एस. एस. अहलुवालिया (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदय, हम रेल बजट पर बहस कर रहे हैं और रेल सेवा का अपना एक महत्व है। ब्रिटिश साम्राज्यवाद में बहुत कुछ बुराइयां भी हैं और अच्छाइयां भी हैं। उन अच्छाइयों में से एक अच्छाई है, जब देश आज़ाद हुआ और आज हमारा जो रेलवे का नेटवर्क है, उसका 85 फीसदी नेटवर्क ब्रिटिश साम्राज्यवाद का बनाया हुआ है। उसको हम और आगे बढ़ा रहे हैं। महोदय, यह बजट पेश करने के लिए रेल मंत्रालय और रेल विभाग के पदाधिकारीगण तथा मंत्रिगण बधाई के पात्र हैं। मैं कुछ विषयों में उनका स्वागत करता हूं। पहली बार जम्मू-कश्मीर और नार्थ ईस्ट में इतना पैसा लगाने की बात सोची गई है। यह एक अच्छी पहल है। महोदय, जब हम रेल बजट डिसकस करने लगते हैं तो बहुत सारी चीजें सामने आती हैं। कभी-कभी माहौल कुछ ऐसा लगता है कि सब लोग मांगने वाले हैं और देने वाला एक है। दबाव ज्यादा है। पैसे की कमी है। उन सारी चीज़ों को अगर सामने रखें तो हमारे सामने इस बजट की पूरी एक्सरे रिपोर्ट सामने आती है कि इसमें कहां-कहां कमियां हैं। वैसे अगर देखा जाए।

No increase in the fares of Second Class Ordinary, Second Class Mail/Express and monthly and quarterly season tickets for Second and First Class.

Five per cent increase in the fares of Sleeper Class (Mail/Express and ordinary).

Freight rates to be raised by 12 per cent; As always, essential commodities like foodgrains, pulses, etc., would continue to be exempted.

Rs. 100 crores for expansion of the railway network in J&K. Rs. 300 crores for infrastructure development in the North-East Rs. 400 crores for new lines.

उपसभाध्यक्ष महोदय अगर हम राजनीति न करें और रेल सेवा को भारतीय जनता की सुविधा योग्य बनाने की कोशिश करें ..तो शायद हम खरे उतरेंगे और अच्छी तरह इसकी सेवा उनको उपलब्ध करा सकेंगे। पर राजनीतिक फैसलों में कभी पड़ कर हम खींचातानी करते हैं। जो चीज़ संभव नहीं है वह भी संभव कराई जाती है और उसी कारण फिर अनइकोनोमिकल हो जाने के कारण वहां बंद करना पड़ता है। महोदय, मैं आपके सामने रखना चाहता था कि रेलवे में बेहद एक्सपेंशन की जरूरत है। महोदय, 1951 से लेकर दिन पर दिन हमारा गुड्ज़ और पैसेंजर लोड ट्रैफिक परसेंटवाइज़ कम होता जा रहा है। 1951 में गुड्स का हमारा परसेंटवाइज़ रेलवे का 88 परसेंट था और रोड का 12 परसेंट था, पैसेंजर का हमारा 74.2 परसेंट था और रोड का 25.8 परसेंट था। महोदय, यह घटते-घटते आज गुड्स का ट्रैफिक जो है हमारे हिस्से 1991-92 तक जो पहुंचा है वह 46.6 परसेंट है और पैसेंजर का 20.8 परसेंट है और रोड पर आ गया है 53.4 परसेंट गुड्स के लिए और 79.2 परसेंट पैसेंजर्स का बाय रोड है।

महोदय, हम रोज़ एनवायरनमेंट की बात करते हैं, पोल्यूशन की बात करते हैं। तेल बचाओं, बूंद-बूंद बचाओं, उसके लिए बातें करते हैं, किन्तु यह दो विभागों, दो मंत्रालयों का सवाल है, पर सरकार तो एक ही है, इस पर विचार करने की जरूरत है कि दिन पर दिन यह ट्रैफिक जब रोड पर बढ़ता है तब एक्सीडेंट बढ़ते हैं और डिले होती है। अभी रीसेंटली एक रोड ट्रैफिक के बारे में बम्बई के बारे में कहा कि वहां पर बम्बई में स्पीड अब 12 किलोमीटर पर आवर हो गई है और बाय 2005 वहां की स्पीड 5 किलोमीटर पर आवर हो जाएगी। महोदय, वहां भी बम्बई में देखा जाता है कि लोग अपनी कार से आते हैं और स्टेशन पर कार रख कर लोकल ट्रेन का उपयोग करते हैं। किन्तु उसके बावजूद अभी भी हम यह नेटवर्क नहीं बढ़ा पा रहे हैं। आंकड़ों से पता लगता है कि इसमें कुछ काम करने की जरूरत है और रेलवे की डिवलपमैंट के लिए और ज्यादा पैसा उपलब्ध होना चाहिए और वह कहां से आए, कैसे आए उसका बंदोबस्त करना हमारा फर्ज बनता है। हरेक सांसद् का फर्ज बनता है और वह अपने निजी स्वार्थ या क्षेत्रीय स्वार्थ या अपने इलाके के स्वार्थ को परे रख कर अगर आगे बढ़े तो मैं समझता हूं कि शायद इसमें और बहुत कुछ हम कर सकते हैं।

महोदय, एनुअल प्लान आउटले अगर हम देखें तो रेलवे का बजटरी सपोर्ट 1995-96 में 1150 करोड़ था और 1996-97 में 1449 करोड़ हुआ और इस बार 1831 करोड़ किया गया है। पर ओवरआल टोटल जो देखा जाए तो 8300 करोड़ ही 1996-97 में भी था और अभी भी 8300 करोड़ है। हमारी इंटर्नल रिसोर्सेज़ इस बार रेलवे में कम हो गई, पिछली बार से वह कम हो गई। 1996-97 में 4111 करोड़ से 1997-98 में यह 3419 करोड़ हो गया। वही मार्केट बारोइंग में 1996-97 में 2750 करोड़ था और 1997-98 में यह 3050 करोड़ हो गया। महोदय, इसमें बजटरी सपोर्ट जो है मैं समझता हूं कि ओवरआल रेलवे बजट का जो कम से कम, मिनिमम 25 परसेंट होना चाहिए....।

महोदय, इस को हम दूसरे तरीके से लें कि कंस्ट्रक्टिव नेटवर्क और बढ़ाएं, ट्राफिक और बढ़ाएं और जो रोड की तरफ डायवर्सन हो रहा है, उस को खींचकर अपनी तरफ ले जाएं, तभी हम कुछ कर सकेंगे।

महोदय, आप इस में पैटर्न ऑफ इनवेस्टमेंट को देखें तो पाएंगे कि 1997-98 के बजट एस्टीमेट्स कई हैड्स में कम हो गए हैं। रॉलिंग स्टॉक 1208 करोड़ हो गया, कम हो गया। प्रोडक्शन यूनिट में भी पिछली बार 140 करोड़ थे और इस बार 120 करोड़ हो गए हैं। उसी तरह डबलिंग ऑफ लाइंस में भी 194 से 178 करोड़ हो गए हैं। गेज कनवर्सन में 830 थे, लेकिन रिवाइज्ड एस्टीमेट बढ़ गया था और इसे 996 करोड़ किया है। टेलिकम्युनिकेशन 297 से 201 हो गया और पैसेंजर एमिनिटीज जिस के बारे में रोज शिकायत मिलती है, इस पर तो कम करने का कोई मतलब ही नहीं था। पिछली बार इस में 120 करोड़ का प्रावधान था और इस बार 80 करोड़ का है।

महोदय, एक और बात की ओर ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जब आप ट्रेन में सफर करते हैं तो लगता है कि भारतीयता या भारतीय नागरिक को कई हिस्सों में बांट दिया गया है। उस का कैटेगराइजेशन कर दिया है। महोदय, जब आजादी की लड़ाई या हमारा स्वाधीनता संग्राम चल रहा था और महात्मा गांधी को यह कहकर फर्स्ट क्लास के डिब्बे से बाहर फेंक दिया गया था कि कोई भी काला आदमी इस क्लास में ट्रेवल नहीं कर सकता था क्योंकि उन की सुविधाएं अलग थीं। महोदय, मुझे कालका मेल के बारे में पता है जोकि हावड़ा से कालका जाती थी। वह सुपर मेल थी, इस कारण उस में सुपर चार्ज लगता था। महोदय, जिस इलाके से वह गाड़ी गुजरती थी, हर डिवीजन पर, सब-डिवीजनल ऑफिसर हाजिर होता था। महोदय, आज आप राजधानी में चढ़िए, शताब्दी में चढ़िए या डीलक्स में चढ़िए और फिर किसी मेल ट्रेन, एक्सप्रेस ट्रेन या किसी पैसेंजर ट्रेन में चढ़िए तो आप को फर्क नजर आता है कि एक विशेष श्रेणी के लोगों के लिए विशेष ट्रेन है और दूसरी श्रेणी के लिए दूसरी ट्रेन है। यह फर्क हरेक जगह है। आप वेस्टर्न रेलवे में चले जाइए, वहां के सैकंड क्लास के डिब्बे और थ्री टायर के डिब्बों का ढांचा अलग है, सफाई अलग है। वहीं साउथ में दूसरा है और ईस्ट में हमारे बिहार में दूसरा है। तो यह फर्क क्यों है? इस में यूनिफार्मिटी क्यों नहीं है? महोदय, जब गांधी जी को एक फर्स्ट क्लास के डिब्बे से उठाकर बाहर फेंका गया था तो उस को लेकर आंदोलन चला था और न केवल हिंदुस्तान में बल्कि साउथ अफ्रीका में भी आग लग गई थी। लोक सड़कों पर आ गए थे। पर आज हमारा रेलवे विभाग जो कि इतना बड़ा विभाग है, सराहना के योग्य है, अच्छे कदम उठा रहा है, वहीं कुछ अंकुश लगाने की जरूरत है। कुछ मॉनीटरिंग की जरूरत है कि यह फर्क क्यों है? जैसी गाड़ी कन्याकुमारी में चले वैसी गाड़ी काश्मीर में चलनी चाहिए, जैसी गाड़ी कच्छ में चलनी चाहिए वैसी गाड़ी कोहिमा पहुंचनी चाहिए। उस में हर तरह की सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए। महोदय, राजधानी में तो पीने का पानी देते हैं, शताब्दी में पीने के लिए मिनरल वाटर देते हैं और वह आप पंजाब मेल में नहीं देते। यह आप क्यों नहीं देते? महोदय, मुझे ठीक याद नहीं आ रहा है, पर मैंने हाईकोर्ट या सुप्रीम कोर्ट का जजमैंट पढ़ा है जिस में कहा गया है कि सेफ ड्रिंकिंग वाटर प्रोवाइड करना रेलवे की जिम्मेदारी है। महोदय, उस जजमैंट को लागू करने की जरूरत है।

महोदय, एक महत्वपूर्ण बात है पैंट्री कार के बारे में या खाने-पीने की व्यवस्था के बारे में जिसके संबंध में मंत्री महोदय ने अपने भाषण में कहा है ...कि इन्होंने कुछ गाड़ियों में पेन्ट्री कार और केटरिंग फैसिलिटी शुरू की है।

महोदय, मैं बताना चाहूंगा कि अमृतसर से नांदेड़ जो गाड़ी है, हुजूर साहब सिखों का एक बहुत बड़ा तीर्थ स्थान होने से काफी यात्री चलते हैं, मगर उस गाड़ी में पैंट्री कार तो दूर छोड़िए कैटरिंग की व्यवस्था भी नहीं है, कुछ खाने को नहीं मिलता। अंत में हम लोगों ने बीच-बीच में गुरूद्वारों से कांटेक्ट करके रेलवे अधिकारियों से गुजारिश करके कहा कि साहब यहां 20 मिनट का स्टोपेज दीजिए तो हम स्टेशन पर आकर लंगर खिला देंगे, चाहे जितने पैसेंजर हों, कोई भी हों, हिन्दु हों, मुसलमान हों या ईसाई हों। हम सबको खाना खिला देंगे, यह व्यवस्था हम करने के लिए तैयार हैं। मैं पूछना चाहता हूं कि पैंट्री कार या कैटरिंग सर्विस सारी गाड़ियों में उपलब्ध क्यों नहीं है? आप उपलब्ध कराइए, विशेषकर जो लंबी दूरगामी गाड़ियां हैं उनमें यह उपलब्ध कराइए। इससे आप लोगों को एम्पलायमेंट भी दे सकते हैं और पैसेंजर्स को अच्छा भोजन उपलब्ध कराने के साथ-साथ जो गंदा खाना खाकर लोग बीमार होते हैं उससे भी बचा सकते हैं। इससे आपकी सुविधाएं, आपका नाम भी उजागर होगा। इसमें कोई दिक्कत तो नहीं होनी चाहिए। आप राजधानी में, शताब्दी में खाना मुफ्त देते हैं, मैं मुफ्त की बात नहीं करता, मैं तो कहता हूं कि खरीद कर आदमी खाना खाएगा। आप दीजिए तो सही, उपलब्ध तो कराइए। आप काउण्टर खोलिए, पानी के भी काउण्टर खोलिए गाड़ी के अंदर कि जैसे सिक्का डालो और पानी का गिलास बाहर आ जाए। प्लास्टिक के गिलास आ गए हैं मार्केट में, प्लास्टिक के जग आ गए हैं, मग आ गए हैं, कप आ गए हैं। कुछ खाने पीने की व्यवस्था आपकी नहीं

है। तो इस पर ख्याल करने की जरूरत है ताकि हम इसको लागू कर सकें, हर गाड़ी में खाने-पीने की व्यवस्था कर सकें।

महोदय, पिछले बजट में मंत्री महोदय, ने अपनी स्पीच में पेज 35 में कहा है कि -

"Special facilities are provided to the disabled, handicapped persons in the developed countries. The Indian Railways would also like to move in that direction. To start with, it has been decided to provide one seat near the door in every second class compartment reserved for them."

महोदय, उसके साथ-साथ ही एक अनस्टार्ड क्वैश्चन नंबर 936, तारीख 28 नवंबर, 1996 में लोक सभा में मंत्री महोदय ने कहा था। हमारे मंत्री महोदय सतपाल महाराज जी बैठे हैं, इन्हीं का जवाब है कि-

"The following facilities have been provided to the handicapped person: Two berths in sleeper class have been earmarked for handicapped passengers and their escort. Separat accommodation has been earmarked in suburban trains for handicapped persons. One seat near the door in every second class compartment is being earmarked for the handicapped persons."

महोदय, परन्तु दुर्भाग्य की बात है कि अभी तक यह प्रावधान किसी भी रेलवे रिजर्वेशन कम्प्युटर पर नहीं है। अभी तक यह लागू ही नहीं किया जा सका है। आप जब हैंडीकेप्ड के बारे में कहते हैं कि उनको आप देंगे, किन्तु मैं जानना चाहूंगा कि एक हैंडीकेप्ड अगर व्हील चेयर पर आ रहा है तो वह आपके स्टेशन से प्लेटफार्म तक और प्लेटफार्म से गाड़ी तक कैसे पहुंचेगा? इसका कोई प्रावधान है? कोई प्रावधान नहीं है।

श्री सतपाल महाराज: व्हील चेयर होती है।

श्री एस.एस. अहलुवालिया: व्हील चेयर होती है, किन्तु व्हील चेयर जाती कहां है, रैम कहां है? किस स्टेशन में रैम है?

श्री सतीश अग्रवाल: सीढ़ियों पर कैसे जाएगी?

श्री एस.एस. अहलुवालिया: सीढ़ी पर व्हील चेयर कैसे जाएगी? हाप तो कर नहीं सकती व्हील चेयर? उसको बकायदा स्ट्रेचर पर उठाकर ले जाते हैं। उनको रेल में चढ़ाने के लिए कोई प्रावधान नहीं है। इसके लिए मैं आपके सामने एक बात बताना चाहूंगा कि एक गवर्नमेंट के मैकेनिकल इंजीनियर हैं, सरदार सरबजीत सिंह, आप ही के रेलवे मैकेनिकल इंजीनियर हैं, जिनको आतंकवादियों की गोली लगी और वह खड़े-खड़े व्हील चेयर पर आ गए थे। उन्होंने इस प्रकार की असुविधा को समझते हुए एक डिजायन बनाकर पेश किया कि कोंकण रेलवे जो एक नई रेलवे लाइन बन रही है, नए प्लेटफार्म वहां बन रहे हैं, नई गाड़ियां बन रही हैं, नए डिब्बे बन रहे हैं, उसमें कुछ ऐसा प्रावधान किया जाए ताकि जो आदमी डिसएबल्ड है उसको यह सहूलियत मिल सके। वह डिजायन विचाराधीन ही रह गया और वह प्रोग्राम इम्पलीमेंट ही नहीं हुआ।

1.00 म०प०

महोदय, आज सुबह मेरे पास डिसेबल्ड सोसाइटी, फेडरेशन जो है, डेफ-डेम, फिज़िकल हंडिकेप्ड आदि की सारी सोसाइटीज़ मेरे पास आईं उन्होंने कहा कि, साहब, रेलवे से जो कंसेशन मिलता है डिसेबल्ड के लिए, उसमें एक टर्म लिखा होता है कि कंसेशन पाने वाले को डेफ एंड डेम होना जरूरी है। उसे तभी डिसेबल्ड माना जाएगा यदि वह डेफ एंड डेम दोनों हो, दोनों चीजों का होना जरूरी है। उस सोसाइटी ने सरकार को चिट्ठी लिखी और, महोदय, मंत्री जी के मंत्रालय से जवाब जाता है कि हमारे कानून के प्रावधानों के मुताबिक पता नहीं 1700 में या 1800 में जो पहला रेलवे एक्ट बना था, उसमें कंसेशन का प्रावधान था, जो ब्रिटिशर्स द्वारा बनाया गया था और उसमें जो प्रावधान है उसको मद्देनज़र रखते हुए मंत्रालय ने जवाब दे दिया - यह कंसिडर नहीं किया जा सकता और दूसरा कारण यह है कि फाइनेंशियल क्राइसिस भी है, इन दोनों चीजों के मद्देनज़र रखते हुफ आप एप्रीसिएट करेंगे कि हम इसको नहीं मान सकते। महोदय, मैं पूछना चाहता हूं कि कितने डेफ एंड डेम पैसेंजर्स आपके यहां चढ़ सकते हैं और अगर उनके लिए आप नहीं सोचेंगे, हमारी सरकार नहीं सोचेगी तो फिर कौन सोचेगा? वे बचारे तो सुन भी नहीं सकते, बोल भी नहीं सकते मैं पूछना चाहता हूं कि अगर कोई गूंगा भी हो, बहरा भी हो तभी आप कंसेशन करेंगे, नहीं तो नहीं करेंगे? रेलवे के कंसेशन के लिए गूंगे को बहरा और बहरे को गूंगा होना आवश्यक है। महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि इसमें थोड़ा सुधार लाने की आवश्यकता है।

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश): यह सरकार गूंगी-बहरी हो गई है।

श्री एस.एस. अहलुवालिया: मैं कहना चाहता हूं कि जो हिअरिंग इम्पेअर्ड हैं, उनको भी यह सुविधा उपलब्ध होनी चाहिए और इससे कोई बहुत ज्यादा फर्क नहीं पड़ेगा।

हमारे डा॰ मनमोहन सिंह जी ने जब बजट रखा था तो पहली बार इन्कम टैक्स रिलीफ दिया और कहा कि अगर किसी के घर में कोई बच्चा डिसेबल्ड है, मेंटली रिटार्डिड भी है, उसको भी रिलीफ दिया जाएगा। तो इसका मतलब है कि नोटिसेबल नम्बर हैं लोग, नेग्लिजेबल नहीं हैं। तो अगर हैं और उनकी अपनी कोई इन्कम नहीं है, सुविधा नहीं है वे घर वालों के लिए लॉयब्लिटी बन गए हैं, तो ऐसे लोगों के लिए रेलवे को थोड़ा मदद देने की जरूरत है।

महोदय, मैं राजनीति की बात नहीं करना चाहता, फिर भी टैक्निकल रीज़न के लिए रेज़ कर रहा हूं। महोदय, हमारे इसी सदन के सदस्य श्री जलालुदीन अंसारी और एन॰ गिरी प्रसाद के सवाल के जवाब में 28 जनवरी, 1997 को उत्तर दिया गया, यह नए 6 रेलवे जोन्स क्रिएट करने से संबंधित है। महोदय, 6 नए रेलवे जोन्स क्रिएट करने की बात जब इस सदन में आई और मैंने भी उस पर सप्लीमैंटरी सवाल किया तो मंत्री महोदय ने कहा कि हमने एक एडवाइज़री कमेटी बनाई थी, जिसने रिकमेंडेशन किया था। मुझे जहां तक पता है रेलवे रिफार्म्स कमेटी, आर.आर.सी. की रिकमेंडेशन्स 1984 में हुई थीं और उन्होंने चार रेलवे जोन्स बनाने की बात कही थी - अजमेर, जबलपुर, इलाहाबाद और बंगलौर में। यह एक नई एडवाइज़री कमेटी जो बनाई गई, इसकी रिपोर्ट न तो सदन को मिली, न किसी को मालूम है कि कौन इसके सदस्य थे, क्या उन्होंने रिपोर्ट दी, क्या उनका कंसिडरेशन था, यह किसी को नहीं मालूम पर इन्होंने कहा कि 6 जोन्स बनें। अभी पांचवे वेतन आयोग की रिपोर्ट

[उपसभाध्यक्ष (श्री पी. नारायणसामी) पीठासीन हुए]

आई, उसमें उन्होंने अपनी आब्जर्वेशन में कहा है कि:-

> "Earlier, the Railway Reforms Committee, RRC, had recommended the creation of four new zones in 1984 in a phased manner as follows:"

Phase I: East, Central and North-Western Railways.

Phase II: North-Central Railway.

Phase III: South Central Railway.

उन्होंने आगे कहा कि:-

"The Reforms Committee had observed that the Railway should examine the optimality of the size of their existing zones and divisions not only on the basis of their workload, present and anticipated, but also keeping in view the necessity of developing a balanced rail infrastructure to serve the needs of the national economy adequately and efficiently."

उन्होंने पेज नंबर 1322 पर पैरा 83.11 में जो रिकमंडेशन दी है, उसमें उन्होंने कहा है कि-

> "Our efforts to seek details on rationale and justification of our grouping of railway zones did not elicit any response from the Ministry of Railways."

महोदय, पांचवें पे-कमीशन ने अपनी रिकमंडेशन के साथ यह लिखा है। उन्होंने आगे लिखा है कि--

> "In our view, the creation of six new zones at one stroke, is likely to increase the cost of administration substantially, without commensurate benefits. We recommend that the Government should halt the process, even at this stage, and proceed slowly in the direction of rationalisation of zones, after obtaining expert advice on the subject."

महोदय, सिर्फ इतना ही नहीं, रेलवे जोन क्रिऐट करने के लिए ऐक्ट के तहत जो प्रावधान हैं, उन प्रावधानों के तहत जोन क्रिऐट करने के लिए कैबिनेट का एप्रूवल तो चाहिए ही लेकिन उसके साथ-साथ जोन की बाउंड्रीज डिक्लेयर करनी पड़ती है और नोटिफाई करना पड़ता है।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मंत्री जी ने कल राज्यसभा में एक अनस्टार्ड क्वश्चिन नंबर 2230 के जवाब में बताया है कि इन जोन्स की बाउंड्रीज अभी तक डिक्लेयर नहीं हुई है। पुराने जोन्स के लिए तो उन्होंने ऐरिया और बांउड्री का विवरण दिया है। अब इंडियन रेलवेज़ ऐक्ट कहता है कि जोन बाउंड्री डिक्लेयर होनी चाहिए और नोटिफाई होनी चाहिए। कल के प्रश्न के जवाब में इन्होंने सिर्फ इतना बताया है कि ये कौन-कौन से जोन्स सैट-अप करने जा रहे हैं। इन्होंने बताया कि —

> "In addition, six new zones are being set up and the details are as follows:-

East Coast Zone — Bhubaneshwar

East Central Zone — Hajipur

North Central Zone — Allahabad

North Western Zone — Jaipur

Sourth Western Zone— Bangalore

West Central Zone — Jabalpur."

महोदय, मैं जोन्स के क्रिऐशन के खिलाफ नहीं हूं लेकिन मैं कहता हूं कि आज के जमाने में जब कम्युनिकेशन सिस्टम इतना फास्ट हो चुका है, हमारे पास कंप्यूटर्स हैं, फैक्स-मशीनें हैं, टेलीकम्यूनिकेशन फास्ट हो चुका है, हमने तो रेलवे का वह जमाना देखा है कि जब यहां कुछ नहीं था, चाभी घुमाकर टेलीफोन पर बात होती थी। और इस जमाने में हम ये नए जोन्स क्रिऐट कर रहे हैं उनकी बाउंड्रीज डिक्लेयर किए बिना, नोटिफाई किए बिना, हम उस पर खर्चा किए जा रहे हैं। कल को हो सकता है कि किसी प्रावधान के तहत जो कुछ जरूरी है, वह हम पूरा न कर पाएं। मैं चाहूंगा कि मंत्री महोदय इस पर गौर फरमाएं और इसको राजनीतिक मुद्दा न बनाकर सही ढंग से हल करें। महोदय, हमारी जो कन्वैंशन कमेटी है, रिफॉर्म्स कमेटी है, उनकी रिकमंडेशंस को अगर हम ताक पर रख देंगे और एक ऐडवाइजरी कमेटी बनाकर, उसके आधार पर इतना बड़ा निर्णय करेंगे तो हम आने वाले भविष्य के लिए, आने वाले भारत के लिए एक गलत परंपरा को जन्म देंगे। मैं इसी कारण से इसका विरोध करता हूं। और कोई कारण नहीं है। 1984 में रिफॉर्म्स कमेटी ने चार जोन बनाने की बात कही। 1984 से लेकर 1996 तक हमने उस पर कुछ नहीं किया। और फिर ऑल ऑफ ए सडन हमने उस पर फैसला ले लिया ऐडवाइज़री कमेटी में, यह बात थोड़ी चुभती है।

महोदय, आए दिनों ट्रेनों में लूट की घटनाएं बढ़ रही हैं। सुरक्षा की भावना कम होती जा रही है। यह आरोप लगाना कि यह स्टेट का सबजेक्ट है और स्टेट वाले कहें कि रेलवे का सब्जेक्ट है, इस ज़िम्मेदारी से हम भाग नहीं सकते हैं। अभी परसों की बात है, हमारे जम्मू-कश्मीर के एक सदस्य मंत्री महोदय को बता रहे थे कि जम्मू से आने वाली ट्रेन में दो छोटे व्यापारी कैसर बेचने के लिए आ रहे थे। ट्रेन में एस्कार्ट करने के लिए जो सिपाही गया, उसने दोनों को बाथरूम में घुसा कर उनकी पिटाई की और उनसे केसर भी छीन लिया और कैश भी छीन लिया। महोदय, जब भी किसी ट्रेन में पुलिस एस्कार्ट करने के लिए जाती है तो सबसे पहले वह ढूंढती है कि किसी पैसेंजर के पास कोई बाक्सा है या नहीं और अगर बक्सा है और उसे ज़रा भी संदेह होता है कि इसमें कैश है या ऑर्नामेंट्स हैं, तो उसको वह खोल कर देखती है। अगर वह देख लिया तो फिर तो समझ लीजिए बक्सा नदारद हो जाएगा। मैं आपको एक घटना बताता हूं और इसके लिए सबसे ज्यादा हमारी कम्युनिटी बदनाम है। पहले तो किसी ट्रेन पर चढ़ते ही सिपाही ढूंढता है कि कोई सरदारजी मिल जाए, उसी का झोला पहले देखने लगता है। ऐसी परंपरा क्यों है? एक ज़माना था कि सरदारजी जिस ट्रेन पर चढ़ जाते थे, पूरी ट्रेन अपने आप को सुरक्षित महसूस करने लगती थी। आज वह भावना क्यों टूट गई है? आज वह भावना क्यों नहीं है मन में? इसका कुप्रचार करने वाले लोग कौन हैं? इसमें कुछ सुधार लाने की क्या कोशिश की जा रही है? क्रिमिनल की कोई शकल नहीं होती, वह बहुरूपिया होता है। कभी दाढ़ी बढ़ा लेता है, कभी कटा लेता है, कभी सिर के बाल बढ़ा लेता है, कभी सिर मुंडा लेता है, उसका कोई धर्म नहीं, जाति नहीं देश नहीं। उसका एक ही धर्म है, चोरी करना और जान-बूझ कर लोगों के बक्से खुलवाना ठीक है। कुछ दिन पहले दिल्ली स्टेशन पर यह शुरुआत की गई थी कि जो भी आता था, उसे चेक किया जाता था कि तुम्हारे पास कैश कितना है? क्यों लेकर आए हो? एक सरदार जी का यंग लड़का जो जूते-चप्पल का काम करते थे, दिल्ली माल खरीदने के लिए आया था और उसके पास 75,000 रुपया कैश था। उसको थाने ले जाया गया तो उस ने वहां से मुझे फोन किया कि ऐसे-ऐसे मुझे पकड़ कर ले गए हैं, मेरे पास इतना पैसा है और इन्होंने मुझे रोक कर रखा है। मैंने कहा ठीक है, मैं बात करता हूं। मैंने एस०एच०ओ० से बात की और पूछा कि सरदारजी के पास कोई बम मिला? बोले, नहीं मिला। मैंने कहा अफीम मिली? बोले नहीं मिली। चरस मिली? बोले नहीं मिली? कुछ और मिला डायनामाईट या आर.डी.एक्स.? बोले नहीं मिला। मैंने पूछा क्या मिला? बोले, साहब कैश मिला है। मैंने कहा भ'इया, हिंदुस्तान के कानून में दिखा दो, कहां लिखा है कि एक सरदारजी कैश लेकर नहीं चल सकता है? और अगर तुम उसको पांच मिनट में नहीं छोड़ते हो तो मैं फिर उधर आता हूं और देखता हूं कि कैसे नहीं छूटता है वह? वह तो मेरा टेलीफोन नंबर जानता था और मुझसे परिचित था, इसलिए उसने मुझे फोन कर दिया लेकिन जिसका कोई परिचित नहीं है, उसका क्या होगा? ये रक्षक ही अगर भक्षक हो जाएंगे तो कैसे चलेगा? महोदय, इस पर अंकुश लगाने की ज़रूरत है।

अभी लालू जी ने भी स्वीकार किया कि ट्रेन लूटने में पुलिसकर्मियों का हाथ है, यह मुख्य मंत्री का बयान है। महोदय, 1983 में नेशनल नॉर्म्स कमेटी बनाई गई थी। नेशनल नॉर्म्स कमेटी अब कहां है? उसकी रिकमंडेशन किसी को नज़र ही नहीं आई। मैं अपने पूर्व वक्ता से पूरी तरह से सहमत हूं और मैंने यह मुद्दा कई बार सदन में उठाया है कि रेल पैसेंजर्स का इंश्योरेंस होना चाहिए। रेल पैसेंजर अगर डकैती में या एक्सीडेंट में डिसेबल हो जाए, पार्टली या कुली, या मारा जाए तो उसका जो भी कम्पनसेशन है, वह इंश्योरेंस से मिले।

प्रावधान रखने की जरूरत है और उसके ऊपर पहल करने की जरूरत है। महोदय, रेल मंत्रालय खास तौर पर धार्मिक इलाको में रेलगाड़ियां चलाने के लिए धन्यवाद का पात्र है और मैं सिख धर्म की तरफ से धन्यवाद देता हूं कि हमने वीक में एक दिन गाड़ी अमृतसर से नांनदेड चलाई थी। रेल मंत्री जी ने इस बजट के माध्यम से घोषणा की कि वह तीन दिन चलेगी। महोदय इसी के साथ मेरी मांग थी कि नानदेड - पांच तख्त सिख धर्म के हैं, उसमें अकाल तख्त है, दूसरा दमदमा साहिब है, तीसरा आनन्दपुर साहिब है। यह तीन पंजाब में हैं। चौथा पटना साहिब है जो बिहार में है और पांचवा सचखण्ड हजुर साहिब है जो नानदेड में है। हमने मांग की थी कि अमृतसर टू नानदेड, नानदेड टू पटना और पटना टू अमृतसर ट्रेन चले। मेरे ख्याल से मंत्री महोदय अगर इस बार गुरू गोविन्द सिंह के जन्मदिन पर वहां उपस्थित होते और वहां की जनता का उद्‌गार देखते तो शायद इसको मान भी लेते। पर शायद उन्होंने सोचा कि एस.एस. अहलुवालिया अकेला आदमी आता है और अकेला यह बात कर जाता है, इसलिए मेरी मांग पूरी नहीं हुई। मैं चाहूंगा कि नानदेड टू पटना और पटना टू अमृतसर गाड़ी हो। पटना साहिब एक छोटा स्टेशन है और उस छोटे स्टेशन में टर्मिनल प्वाइंट नहीं है, यह कहकर उसको काट दिया जाता है। मैं कहना चाहता हूं कि जब तक आपका वहां टर्मिनल प्वाइंट नहीं बनता या दूसरी सुविधाएं उपलब्ध नहीं होती हैं तब तक आप पटना जंक्शन से ही अमृतसर, पटना जंक्शन से ही नानदेड, नानदेड से पटना जंक्शन और अमृतसर से पटना जंक्शन एक गाड़ी चलाएं। महोदय, पंजाब के लोग भी आपके बड़े धन्यवादी हैं। मैं कल पंजाबी ट्रिब्यून में एक आर्टीकल सरदार त्रिलोक सिंह का लिखा हुआ पढ़ रहा था। उन्होंने कहा कि पिछले तीस वर्षों में बहुत सारे रेल मंत्री आए और बहुत सारी मांगें उठी, पंजाबी सूबा जब से बना है उसके बाद की बात वह कह रहे हैं, पर किसी ने हिम्मत नहीं की कि चंडीगढ़ से लुधियाना को जोड़ दिया जाए। यह पहला मसला है जब चंडीगढ़ से लुधियाना को जोड़ा गया है और यह सराहनीय है। ब्यास से गोयन्दवाल साहब की पुरानी लाइन जो बनकर तैयार हुई थी, उसको आप चालू कर रहे हैं और गोयन्दवाल साहब से तरनतारन को जो आपने जोड़ा है, यह भी सराहनीय है क्योंकि यह धार्मिक स्थान है, यह धार्मिक तीर्थस्थल है और हम इसको जोड़ना चाहते हैं। अब अमृतसर से गोयन्दवाल साहब वाया तरनतारन आराम से जाया जा सकता है और मैं समझता हूं कि इस इलाके में आप ई.एम.यू. चलाएं क्योंकि डेढ़-दो घंटे के ही फासले पर यह सारी जगह हैं किन्तु जुड़ा हुआ नहीं था, लोगों को बहुत तकलीफ थी। महोदय, अगर आप उस इलाके में जाएं तो पता लगेगा कि वहां टैक्सियां नहीं मिलती और वहां आटो रिक्शा नहीं मिलता।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): You please try to be brief.

SHRI S.S. AHLUWALIA: I am coming to the point.

वहां बसें नहीं मिलती, वहां दूसरी तरह की फट्‌टी, ट्रैक्टर के इंजन पर या डीज़ल के इंजन पर बनाई हुई फट्‌टी मिलती है, जो वहां चलती है और उसी पर लोग जाते हैं। पर यह ट्रेन सेवा शुरू होने से बहुत सुधार हो जाएगा। महोदय, आज सारा विश्व टूरिज़्म पर चल रहा है। सारे विश्व के बड़े-बड़े देश टूरिज़्म के नाम पर पैसा कमा रहे हैं, फॉरन ऐक्सचेंज कमा रहे हैं। वह टूरिज़्म क्या है - तीर्थ स्थानों के दर्शन हैं। चाहे वह इस्लाम धर्म हो, चाहे क्रिश्चयन धर्म हो, क्रिश्चयन होते हुए भी हिन्दु धर्म के मंदिरों या जीर्णों को देखने के लिए दूर-दूर से लोग आ रहे हैं। हमारे पास दिखाने के लिए बहुत कुछ है। कभी आप आस्ट्रेलिया चले जाएं तो आप देखेंगे कि उनके पास दिखाने के लिए कुछ भी नहीं है उसके बावजूद वहां पर टूरिज़्म का डैवलपमैंट करके कैसे लोगों को अपनी तरफ खींचा जाता है? इसलिए मेरा कहना है कि आप भी हिन्दुस्तान में ऐसा करने की कोशिश करें। टूरिज़्म को पिलग्रिमेज के जरिए डैवलप करें और एक नैटवर्क बनाएं।

महोदय, मैं अन्त में शताब्दी एक्सप्रेस के बारे में कहूंगा कि हमारा पटना, हमारा बिहार शताब्दी एक्सप्रेस से वंचित है। मैं चाहता हूं कि एक शताब्दी एक्सप्रेस हमारे पटना से कलकत्ता को जोड़ने के लिए चलाई जाये और पटना से रांची जो हमारी समर कैपीटल है ...(व्यवधान)... मैं पटना टू रांची, पटना टू डाल्टनगंज, पटना टू जमशेदपुर और पटना टू कलकत्ता के लिए शताब्दी एक्सप्रेस की तरह गाड़ियों की मांग कर रहा हूं।...(व्यवधान)... हाजीपुर से फारमिसगंज तो वह खुद ही खुश हो कर के दे देंगे।

महोदय, बिहार का अंश भारतीय स्वतंत्रता संग्राम में बहुत ज्यादा रहा है और हम पचासवीं वर्षगांठ स्वतंत्रता आन्दोलन की मना रहे हैं इसलिए मैं चाहता हूं कि इस वर्ष हमें ये गाड़िया दी जायें जिससे कि हम लोगों से जुड़ सकें। नेपाल के बार्डर पर फारमिसगंज है इसलिए हाजीपुर से फारमिसगंज को जोड़ने के लिए भी कार्रवाई करें।

महोदय, अन्त में मैं यह कहता हूं कि किसी जगह पर डेवलमैंट आती है तो वह स्वर्ग बन जाती है और कभी-कभी डेवलमैंट आ जाये तो वह नरक बन जाती है। यह घटना हमारे साथ घटी हुई है। वह है, महोदय, जब तक मीटर

गेज की लाईन थी तब तक हमारा गरहारा यार्ड स्वर्ग था और गरहारा यार्ड बहुत बड़ा ट्रांशिपमेंट सेन्टर था और मैं समझता हूं, लोग कहते हैं कि वह एशिया का सबसे बड़ा यार्ड था। मैं एशिया के सारे देशों में नहीं घूमा हूं, हां मैं यह जरूर मानता हूं कि वह जरूर बड़ा यार्ड ट्रांशिपमेंट सेन्टर था। महोदय, मैं वहीं का रहने वाला हूं और जब से गेज कंवर्जन हुआ है तब से ऐसा लगता है कि उस गरहारा यार्ड को एक अभिशाप सा लग गया है, वह अभिशाप हो गया है। मैंने कई बार मंत्री महोदय से मिलकर उनसे गुजारिश की है कि गरहारा यार्ड के इंफ्रास्ट्रक्चर को जो कि हजारों एकड़ में बना हुआ है और पूरी कालौनी है, पूरी लाइन बिछा दी है। रेणुका जी, मंत्री महोदय को अगर आप फ्री कर दें तो मैं कुछ कहूं।

श्रीमती रेणुका चौधरी (आन्ध्र प्रदेश): मैं मंत्री जी से बात नहीं कर रही हूं, मैं मैम्बर से बोल रही हूं।

श्री एस.एस. अहलुवालिया: अगर आप मंत्री जी की बगल में बैठकर बातें करेंगी तो...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): Mr. Ahluwalia, you address the Chair and kindly conclude. I can give you only one minute more.

श्री एस.एस. अहलुवालिया: महोदय, मेरा कहना है कि गरहारा यार्ड के इंफ्रास्ट्रक्चर को यूज करते हुए वहां दो चीजों की मांग मैंने की है कि या तो वहां डीजल इंजन बनाने का कारखाना चालू किया जाये या वहां कोच फैक्ट्री शुरू की जाये जिससे वहां के इंफ्रास्ट्रक्चर को यूज किया जा सके, वहां के एम्पलाइज को भी यूज किया जा सके। जमालपुर लोको वर्कशाप है उसको हम लोगों से जबरदस्ती छीन कर के चितरंजन की तरफ ले जाते हैं, वेस्ट बंगाल की तरफ ले जाते हैं। मैं उसका द्वेष नहीं करता हूं। बिहार में जो कारखाने हैं, बिहार में इतनी लम्बी रेलवे लाइन है जिनका रास्ता हमारी छाती के ऊपर से गुजरता है और इनके लिए कोयला हमारे यहां से आता है तो वहां पर देने के लिए कुछ उपराला करिए। हमारे गरहारा यार्ड में आप डीजल का कारखाना चालू कीजिए या कोच फैक्ट्री का कारखाना बनाना शुरू कीजिए। उसके साथ-साथ आप जमालपुर लोको वर्कशाप का माडर्नाईजेशन करने का भी निर्णय ले। बहुत-बहुत धन्यवाद।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी (बिहार): सर, आपने रेलवे बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया इसके लिए मैं आपका शुक्रगुजार हूं। मैं आपके जरिए से अपनी बात कहना चाहता हूं और सबसे पहले मैं बिहार से आये हुये रेलवे मिनिस्टर और यू.पी. से आये हुए नायब वजीर रेलवे को इस बात के लिए मुबारकबाद देता हूं कि उन्होंने आजाद हिन्दुस्तान का अब तक का सबसे अच्छा बजट पेश किया है।

इसके सुबूत में मैं सिर्फ दो ही बातें कहना चाहूंगा एक तो यह कि 1997-98 के लिए जो 8300 करोड़ रुपये रखे गये हैं, अब तक एक साल के लिए, यह सबसे ज्यादा हैं और दूसरे यह कि मुल्क के वे हिस्से जहां दहशतगर्दी, आतंकवादी या अलगाववादी इन्तहा पसंदी है लेकिन जो मुल्क की सरलेमियत और यकजहती के लिए खुसूसी अहमियत के हामिल हैं उन्हें मुल्क के कौमी धारा में शामिल करने का रेलवे मिनिस्टर ने जो रूख अख्तियार किया है यह इंसाफ और अमन का रास्ता है। यानी मुल्क के नार्थ-ईस्ट के इलाके और कश्मीर जो किन्हीं वजूहात की बुनियाद पर हुकूमत के लिए मुसलसल परेशानी का बाइस बने हुए हैं और जहां अब तक रेलवे लाइन न होने की वजह से उस इलाके के लोग हमसे कुछ कतराये से रहते हैं और हमसे जुड़ा हुआ महसूस नहीं करते अब उन इलाकों में भी रेलवे लाइन तरजीही बुनियाद पर बिछाई जायेगी, एक बहुत बड़ा तारीखी काम है। इस अज़ीम कारनामों पर एक मर्तबा फिर रेलवे मिनिस्टर साहिबान हमारी तरफ से मुबारकबाद के मुस्तहिक हैं।

सर, अब मैं दो-तीन मसलों की तरफ वजीरे मोहतरम की तवज्जह चाहूंगा। रेलवे में 16 लाख मुलाजमिन इस वक्त काम कर रहे हैं जो मरकज़ी हुकूमत के मुलाजमीन का चालीसवां फ़ीसदी हैं। पूरे हिन्दुस्तान में सैन्ट्रल गवर्नमेंट के जितने मुलाज़मीन हैं उनका चालीस परसेंट सिर्फ रेलवे में मुलाजमत करता है। इन 16 लाख में आबादी के तनासुब से अगर देखा जाये तो कम से कम हिन्दुस्तान के मुसलमानों को एक लाख की संख्या में मुलाजमत मिलनी चाहिये। मगर जगज़ाहिर है कि मुल्क जब आजाद हुआ था उस वक्त हिन्दुस्तान के मुसलमान हुकूमत में 37 परसेंट दिखलाई देते थे। मुलाज़मतों में उनका फ़ीसदी 37 था वह घटकर एक और दो परसेंट के बीच आ गया है। मैं समझता हूं कि रेलवे में जो 16 लाख मुलाज़मीन हैं इनमें भी हिन्दुस्तानी मुसलमानों का तनासुब एक और दो परसेंट से कुछ ज्यादा नहीं दिखलाई देता जबकि वजीरे रेल जनाब राम विलास पासवान जी ने नौ महीने पहले ही इस मामले में पार्लियामेंट में कहा था, वह रिकार्ड पर तकरीर भी मौजूद है, यह वायदा किया था कि मुसलमानों को उनकी तनासुब आबादी के लिहाज़ से रेलवे में मुलाज़मत दी जायेगी। मैं यह

जानना चाहता हूं कि नौ महीने में कितने लोगों को भर्ती किया गया और उनमें मुसलमानों की तादाद कितना है? मैं यह बात इसलिए कह रहा हूं कि अब वक्त आ गया है, हमारे वजीर मोहतरम बड़े हौसले के मालिक हैं, लोग अक्सर मुल्क में कहते हैं कि ऊपर आसमान, नीचे पासवान''। तो ये पासवान अब पासवान की हैसियत से अगर खड़े हों तो ज्यादा बेहत्तर होगा। इन दोनों रेल मंत्रियों ने मुल्क को जो एक अच्छा रास्ता दिखलाया है, हौसले से भरपूर बजट पेश किया है, इन्हें यह मालूम होगा कि इस मुल्क में एक ऐसी दुखी कौम भी रहती है जिसके हुकूक मुसलसल पचास साल से सियासत की सलीब पर हैं वजीरे मोहतरम ने कहा था कि रेलवे की भर्ती में मुसलमानों को उनका वह हिस्सा मिलेगा जो तनासुबे आबादी की बुनियाद पर उनको मिलना चाहिए। अब इस पर अमल भी करें।

सर, एक और बात की तरफ मैं मिनिस्टर साहब का ध्यान दिलवाना चाहूंगा। उन्होंने अपने बजट भाषण में कहा है कि 10 फीसदी ट्रेने यानी रेलवे लाइनों को नयी करने की जरूरत है। मगर मैं यह महसूस करता हूं कि कम से कम 60 फीसदी से ज्यादा ट्रैक को रिन्यू किए जाने की जरूरत है। इसकी वजह यह है कि हिन्दुस्तान उन चंद मुमालिकों में से एक है जहां सबसे पहले रेल चली थी और इस लिहाज से हमारे मुल्क को रेल के मामले में दूसरे मुल्कों से आगे होना चाहिए था। सर, आज फ्रांस और जापान ने रेलवे में इतनी तरक्की की है कि 300 किलामीटर फी घंटे चलने वाली रेलें वहां चल रही है और 500 किलोमीटर फी घंटे रेलें चलाने की तैयारी वहां के हुक्मरानों ने कर रखी है। हालत यह है कि वहां की एयर लाइंस को खतरा महसूस होने लगा है। लेकिन हम अभी तक सौ किलोमीटर फी घंटे वाली ही रेलें चला पाए हैं। इससे ज्यादा हमारी रेल पटरियों में यह क्षमता नहीं है कि रेलों की तेजी को वह बर्दाश्त कर सकें। आखिर इसकी वजह क्या है? वजह यह है कि ट्रैक हमारे इतने अच्छे नहीं है कि उन पर 300 किलोमीटर और 500 किलोमीटर फी घंटे की रफ्तार से ट्रेनें चलाई जा सकें। जहां दूसरे मुमालिकों में जेट ट्रेनें चलती हैं वहां हमारे मुल्क में खटारा ट्रेनें चल रही हैं। ट्रेनों के लिए ट्रैक असल मसला है, असल समस्या है, असल परेशानी है। मैं समझता हूं कि बड़े पैमाने पर ट्रैक बदलने की जरूरत है जिससे तेज रफ्तार ट्रेनों का रास्ता हमवार किया जा सके। सर, हमारे बजट में एक और बात कही गई है, मैं वजीरे मौसूफ का ध्यान खसूसीतौर पर दिलाना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान में 24500 से ज्यादा लेबल क्रासिंग हैं जो अनमैंड हैं यानि जहां से रेल लाइन में से रोड ट्रैफिक गुजरता है। लेकिन वहां रेलवे का कोई मुलाजिम नहीं होता। नतीजा यह होता है कि हर साल हजारों कीमती जाने गंवानी पड़ती हैं। मैं इस सिलसिले में यह अर्ज करना चाहता हूं कि आखिर इतनी बड़ी संख्या में जो अनसेफ रेलवे लाइन हैं उनकी तरफ रेलवे के हुक्मरानों का ध्यान क्यों नहीं जाता? हजारों लोग जो एक्सीडेंट का शिकार होते हैं उन्हें बचाने की तरकीबों पर अभी तक कोई गौर नहीं किया गया है। मैं इस सिलसिले में अर्ज करना चाहूंगा कि इन जगहों पर रेलवे मुलाज़मीन तैनात किए जाने चाहिए। इससे एक फायदा यह होगा कि बेरोज़गार लोगों को रोजगार मिलेगा, हजारों लोगों की रोटी-रोजी रेलवे के माध्यम से, रेलवे के ज़रिए से जुड़ जाएगी और हजारों कीमती जानें बचाई भी जा सकेंगी। इसी के मुत्तलित मैं एक बात और कहना चाहूंगा। जो भी हादसे होंते हैं, रेलवे इस सिलसिलें में अपना नजरिया मुखतलिफ रखती है जिससे कामनसेंस रखने वाला इंसान इत्तफाक नहीं कर सकता। होता यह है कि अगर कोई ऐसा हादसा होता है तो रेलवे के हुक्मरान यह कहते है कि हम इस हादसे के जिम्मेदार नहीं हैं, इसलिए हम मुआवजा नहीं देंगे। यह सरासर गैर-इंसानी और गैर-एखलाकी रवैया है। इसमें रेलवे को अपनी जिम्मेदारी महसूस करनी चाहिए। मैं समझता हूं कि यकीनन यह रेलवे की जिम्मेदारी है और रेलवे को ऐसे मामलों में मुआवज़ा देना चाहिए। इसके लिए कवानीन में अगर मुनासिब तरमीमात की जरूरत हो तो वह भी करना चाहिए। किसी इंसान को यह शौक नहीं होता कि वह लेवल क्रासिंग पर जाकर मर जाए। यह हादसा रेलवे की लापरवाही से होता है, इसलिए मुआवज़ा भी रेलवे को ही देना चाहिए।

सर, एक और खास बात की तरफ मैं आपकी तवज्जह दिलाना चाहूंगा। बोल्ट की स्कीम कामयाब नहीं हुई है जिसका तज़करा रेलवे बजट में किया गया है। जैसे कि रेलवे कनवेंशन कमेटी ने कहा है और उस पर मेरी गुज़ारिश यह है कि अज़सरेनौ गौर किया जाना चाहिये। इसी तरह से बजट में आवामुन्नास को बेहतर सहूलियतें दी गई हैं, इससे इन्कार नहीं किया जा सकता। रेलवे के किराये में गरीबों पर बोझ नहीं डाला गया है। इस तरीकेकार की भी जितनी सराइना की जाए, वह कम है मगर रेलवे को पैसे जिस तरह से हासिल होते हैं, टिकटों के पैसे रेलवे के हाथ जिस तरह से लगते हैं, उन तरीकों में अब कंप्यूटर का दौर आ गया है। रेलवे रिज़र्वेशन का कंप्यूटराइज़ेशन तेजी से हुआ है। यह वक्त की अहमतरीन ज़रूरत भी थी, होना भी चाहिये था लेकिन वज़ीरे मोहतरम् को मालूम है कि इसमें भी रैकेट चल रहा है। ज़बरदस्त चोरियां चल रही हैं। इसको रोका जाना चाहिये। टिकट होता है, सीटें होती हैं, कंप्यूटर चलाने वाले इन्सान हैं, कंप्यूटर खुद अपने आप

नहीं चलता है, लोगों से कह दिया जाता है कि टिकट नहीं है, सीटें खत्म हो चुकी हैं। सीटें रोकी जाती हैं। बहुत सारे जानकार लोगों से इस बात का भी पता चलता है कि सीटें रोक कर टिकटें ब्लैक की जाती है और इस तरह रेलवे की परम्परा को नुक्सान पहुंचाया जाता है और पेसेंजरों को उनके सफर करने के हक से महरूम कर दिया जाता है। मेरी गुज़ारिश यह है कि ऐसी जगहों पर सिर्फ ईमानदार लोगों को रखा जाए। इसके बावजूद अगर लोग बदउमवानी में मुल्लविस पाए जाएं तो उन्हें इबरतनाक सज़ा दी जाए।

सर, अब मैं ज़रा उत्तर प्रदेश और बिहार की तरफ आना चाहता हूं। उत्तर प्रदेश और बिहार में मॉडल स्टेशनों की तादाद बहुत कम है। यह तादाद बढ़ाई जानी चाहिये। इसके इलावा दीगर स्टेशनों की हालत भी बहुत खराब है। सर, हम लोग आए दिन रेलवे से सफर करते रहते हैं। स्टेशनों पर गंदगी, टूटा-फूटा फर्नीचर ज़रूरियाते ज़िन्दगी का न होना, यह सारी चीज़े आज कल आम हो चुकी हैं। ज़रूरत इस बात की है कि इस तरफ खसूसी तवज्जो दी जाए ताकि मुल्क और बैरूनी मुल्कों के लोग जो हमारे स्टेशनों से गुज़रते हैं, हमारे रेलवे की सफाई की तारीफ कर सकें। जहां तक बिहार को रेल से जोड़ने का सवाल है, बिहार यह क्रान्तिकारी सूबा है जिसने तन के गोरे, मन के काले अंग्रेजों को हिन्दुस्तान से उखाड़ फैंकने के लिए इन्कलाबी जंग लड़ी है और अहलेबिहार का नाम मुल्क की तारीखेआज़ादी में सुनहरे हर्फों में लिखा जाएगा और लिखा हुआ है। बिहार को अब तक रेलवे की वह सहूलियतें नहीं मिली थी जिन सहूलियतों से इस वक्त बिहार माला-माल होने जा रहा है। शायद लोगों के ज़ेहन में यह बात आए कि चूंकि रेलवे मिनिस्टर जनाब राम विलास पासवान जी बिहार के रहने वाले हैं और रेलवे के मिनिस्टरों की यह परम्परा रही है कि जिस सूबे से आया है उसने अपने सूबे में रेलवे की सहूलियतें ज्यादा से ज्यादा पहुंचाने की कोशिश की है। इस सच्चाई से इन्कार नहीं किया जा सकता और जिस सूबे को भी लोग ज्यादा से ज्यादा तरजीह दे रहे होंगे आखिर वह सूबा भी हिन्दुस्तान का एक सूबा है और हिन्दुस्तान का एक हिस्सा है। मैं उस पर कोई टिप्पणी नहीं करना चाहता, कोई एतराज़ नहीं करना चाहता मगर इतनी बात ज़रूर कहना चाहूंगा कि बिहार को यह रेलवे की सहूलियतों से इस वक्त जनाब राम विलास पासवान जी मालामाल करने जा रहे हैं तो यह सिर्फ इसलिए नहीं कि बिहार के रहने वाले हैं बल्कि बिहार अब तक सामाजिक इन्साफ से महरूम था आज सामाजिक इन्साफ के ख्वाब को शर्मिंदा-ए-ताबीर करने के लिए श्री राम विलास पासवान जी ने बिहार की तरफ खसूसी तवज्जो दी है।

आम आदमी जो रेलवे में सफर करता है, मैं उसकी तरफ भी वज़ीरे मोहतरम् की तवज्जो मबजुल करना चाहूंगा। हमारे यहां बड़ी गाड़ियों में दो जनरल डिब्बे दिये जाएंगे। गरीब आदमी को अभी भी अज़ीयतनाक तज़रबात से गुज़रना पड़ता है। वह जनरल डिब्बों में जानवर की तरह भरे हुए होते हैं। वज़ीरे मौसुफ़ ने कहा है कि हम मेल ट्रेन में दो जनरल डिब्बे लगवाएंगे। मैं यह अर्ज करना चाहता हूं कि यह बहुत कम है। कम से कम ऐसे 5 डिब्बे हर ट्रेन में लगाए जाने चाहिये कि जनरल डिब्बों में सफर करने वाले आदमियों को अपनी मंजिल-ए-मकसूद तक पहुंचने के लिए कम से कम तकलीफ उठानी पड़े। इसी तरह सर, हमारे दीगर साथियों ने रेलवे के खान-पान पर गहरी तशवीश का इज़हार किया है। मैं उनसे मुत्तफिक होते हुए खान-पान सेवाओं के बारे में यह कहना चाहूंगा कि हालत बहुत खराब है। शिकायतें मुसलसल आती है। मगर उन शिकायतों पर कान धरने की लोगों को फुर्सत नहीं है।

"मरीज़-ए-इश्क पर रहमत खुदा की, मर्ज बढ़ता गया ज्यों-ज्यों दवा की।"

इस तरह इस मर्ज को भी खत्म करने की जरूरत है और अच्छे खान-पान सफाई के साथ ध्यान देने की जरूरत है ताकि रेलवे का जो डिपार्टमेंट इस सिलसिले में बदनाम है वह नेकनामी की तरफ लौटे। क्वालिटी खराब होती है। ...(व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (श्री वी. नारायणसामी): काइंडली कन्क्लूड।

मौलाना ओबैदुल्ला खान आज़मी: मैं खत्म कर रहा हूं। ...(व्यवधान)... बिहार के बारे में ही नहीं, मैं पूरे हिन्दुस्तान के बारे में कह रहा हूं। बिहार की बहारों से आप वाकिफ़ हैं। उन्हें छुपाइए मत। बिहार की बहारों में बड़ी खसूसियात हैं। सर अच्छी ट्रेनों में जहां साबुन वगैरह मुहैया कराना चाहिए, हम लोग रेलवे में सफर करते हैं सैकंड ए. सी. में भी, फर्स्ट ए.सी. में भी, साबुन अकसर व बेशतर नहीं होता। बड़ी छोटी-छोटी बातें हैं, मगर बड़ी जरूरी चीज़ें हैं जिनकी तरफ ध्यान नहीं दिया जाता और लापरवाही की जाती है। बैडरोल की हालत भी अकसर खराब रहती है सबसे बड़ी बात ट्रेनों में तहफुज का मामला संगीन सूरत-ए-हाल अख्तयार करता जा रहा है। चोरियां भी होती है, डकैतियां भी होती हैं। आजकल तहफुज के जो इंतज़ामात हकूमत ने किए हैं वे नाकाफी साबित हो रहे हैं। ठोस इकदामात करने की जरूरत है। रेलवे प्रोटैक्शन फोर्स जिसको रेलवे में चोरियां रोकने के लिए बनाया गया है,

उसी की मिलीभगत से अब चोरियां भी हो रही हैं। इससे रेलवे को हर साल लाखों-करोड़ों रुपये का नुकसान होता है। इस फोर्स को अज-ए-नौतशकील दिए जाने की जरूरत है।

सर, साथ ही साथ एक आखिरी बात कहना चाहूंगा। बिहार में गिरीडीह से कोडरमा तक पहले चरण में रेलवे लाइन बिछाने का एलान हुआ है। गिरीडीह से बाया कोडरमा बड़काकाना और रांची तक रेलवे लाइन की बात इस बजट में कही गई है। मैं अर्ज करना चाहूंगा कि गिरीडीह से कोडरमा तक लाइन बिछाने के पहले चरण में इसे 60 किलोमीटर और बढ़ा देना चाहिए और हजारीबाग तक इस लाइन को ले जाना चाहिए। हजारीबाग से होते हुए रामगढ़ को इससे जोड़ते हुए बड़काकाना रांची तक इस लाइन को पहुंचाया जा सकता है। मेरी गुजारिश है कि गिरीडीह से कोडरमा तक जो पहले चरण में लाइन बिछाई जा रही है इसे हजारीबाग शहर तक जोड़ दिया जाए। ... (व्यवधान)... अब बिल्कुल आखिरी बात कहता हूं सर, पूरे मुल्क में ट्रेनों के इंजनों के जलने का मसला भी बड़ा अहम होता है। गर्मी आ रही है। लोगों को भी जलाती है, पंखों को भी जलाती है और इंजनों को भी जलाती है। कम से कम कुछ भी नहीं तो 10-12 इंजन पूरे हिन्दुस्तान में गर्मी के जमाने में, गर्मी की बुनियाद पर जलते हैं। उनको बचाने की भी सख्त जरूरत है। इसलिए कि 20-25 करोड़ रुपये का सलाना यह रेलवे का नुकसान होता है, जो निहायत अफसोसनाक है। उसे बचाने के लिए ऐसी टैक्नोलोजी तैयार होनी चाहिए या दुनिया में अगर तैयार है तो उसको मंगाना चाहिए, जो इंजन गर्म होने से जलते हैं उनको बचाने के लिए आटो कट लगाया जाए और यह हादसा या जलने के वक्त जो मशीन ब्लैक बॉक्स के नाम से जानी जाती है ऐसी मशीनें भी लगाने की कोशिश करनी चाहिए कि अगर हादसा हो गया है, ट्रेन का इंजन जल गया है या हादसे का शिकार होकर ड्राईवर मर गया है तो वह ब्लैक बॉक्स के जरिए जाना जा सके कि इसकी क्या वजह थी कि यह हादसा हुआ और क्या वजह थी कि यह इंजिन जला। ...(व्यवधान)...

इन्हीं जुमलों के साथ, मैं अपनी बात को खत्म करता हूं और रेलवे मिनिस्टर को रेलवे बजट पर मुबारकबाद देता हूं। शुक्रिया।

†[मौलाना अब्दुल्लाह फारूक़ी: बिहार सर। आपने रेलवे बजट पर मुझे बोलने का मौका दिया इसलिये मैं आपका शुक्रिया अदा करता हूं। मैं अपनी बात कहना चाहता हूं और सबसे पहले मैं बिहार से आने वाले रेलवे मिनिस्टर और रेल-मंत्री से आने वाले चीफ मिनिस्टर रेलवे को इस बात के लिये मुबारकबाद देता हूं कि उन्होंने आजाद हिन्दुस्तान का बेहतर बजट पेश किया है। इसके बारे में मैं सिर्फ दो या तीन बातें कहना चाहूंगा। एक यह कि 1997-98 के लिये जो 8300 करोड़ रुपये रखे गये हैं उनमें से एक साल के लिये यह सबसे ज्यादा है। और दूसरे यह कि मुल्क के कई हिस्से जहां रेलवे नहीं है, आन्ध्रा और बिहार के हैं। इसकी सराहना की जानी चाहिये। लेकिन जो मुल्क की सालमियत और खुशहाली के लिये खतरे के दायरे में आते हैं उनकी तरफ रेलवे मिनिस्टर ने जो तवज्जो दी है उसकी मैं तारीफ करता हूं। इसका स्वागत किया जाना चाहिये। यह इंसाफ और अमन का रास्ता है यानी मुल्क के नार्थ ईस्ट के इलाके और कश्मीर जो कई वजहात की बुनियाद पर हुकूमत के लिये मुसलसल परेशानी का बायस बने हुये हैं और जहां अभी तक रेलवे लाईन न होने की वजह से उस इलाके के लोग हम से कुछ कटे हुये से रहते हैं और हम से जुड़ा हुआ महसूस नहीं करते। आज उन इलाकों में भी रेलवे लाईन को जिस बुनियाद पर बिछाया जायेगा एक बहुत बड़ा तारीखी कारनामा होगा। इस फैसले के लिये मैं रेलवे मिनिस्टर को मुबारकबाद देता हूं।

†[] Transliteration in Arabic Script.

وزیر محترم ہر جگہ جو سڑکے ممالک ہیں لوگ اکثر ممالک میں کہتے ہیں کہ اوپر آسمان اور نیچے پاسوان۔ تو یہ یا سوان اب یا سواری کی فیصد سے اگر کھڑے ہوں تو زیادہ بہتر ہوگا۔ ان دونوں ریل منتریوں نے ملک کو جو ایک اچھا راستہ دکھایا ہے۔ جو سلسلے بجٹ پیش کیا ہے انہیں یہ معلوم ہوگا کہ اس ملک میں ایک ایسی دکھی قوم بھی رہتی ہے۔ جنکے حقوق ملے پچاس سال سے سیاست کی صلیب پر لٹکے ہوئے ہیں۔ وزیر محترم سے درخواست کروں گا کہ ریلوے کی بھرتی میں مسلمانوں کو وہ حصہ ملنا چاہیئے جو تناسب آبادی کی بنیاد کی پر انکو ملنا چاہیئے۔

سپیکر۔ ایک اور بات کی طرف میں منسٹر صاحب کا دھیان دلوانا چاہونگا۔ انہوں نے اپنے بجٹ بھاشن میں کہا ہے کہ دس فیصدی شریک یعنی ریلوے لائنوں کو منی کرنے کی ضرورت ہے۔ میں یہ محسوس کرتا ہوں کہ کم سے کم ۲۰ فیصدی سے زیادہ شریک کو ونیو کیے جانے کی ضرورت ہے۔ اسکی وجہ یہ ہے کہ ہندوستان ان چند ملکوں میں سے ایک ہے جہاں سب سے پہلے ریل چلی تھی اور اس لحاظ سے ہمارے ملک کو ریل کے معاملے میں دوسرے ملکوں سے آگے ہونا چاہیئے۔ سپیکر۔ آج فرانس اور جاپان نے ریلوے میں اتنی ترقی کی ہے کہ ۳۰۰ کلو میٹر فی گھنٹہ چلنے والی ریلیں وہاں چل رہی ہیں

ریلوے منسٹر صاحب ہماری طرف سے مبارکباد کے مستحق ہیں۔

سپیکر۔ اب دو تین مسلموں کی طرف وزیر محترم کی توجہ چاہونگا۔ ریلوے میں سوا لاکھ ملازمین اسوقت کام کر رہے ہیں جو مرکزی حکومت کے ملازمین کا ۴۰ واں فیصدی ہیں۔ پورے ہندوستان میں مرکزی گورنمنٹ کے جتنے ملازمین ہیں انکا چالیس فیصدی صرف ریلوے میں ملازمت کرتا ہے۔ ان ۱۰ لاکھ میں آبادی کے تناسب سے اگر دیکھا جائے تو اسمیں کم ہندوستان کے مسلمانوں کو ایک لاکھ کی سنکھیا میں نوکری اور ملازمت ملنی چاہیئے۔ مگر فاضل ہے کہ ملک جب آزاد ہوا تھا اسوقت ہندوستان کے مسلمان حکومت میں ۷ سے ۸ فیصد دکھلائی دیتے تھے۔ ملازمین میں انکا فیصد ۷ سے تھا۔ وہ گھٹ کر ایک اور دو فیصد کے قریب آگیا۔ میں سمجھتا ہوں کہ ریلوے میں جو سوا لاکھ ملازمین ہیں انمیں بھی ہندوستانی مسلمانوں کا تناسب ایک اور دو فیصد سے کچھ زیادہ دکھائی نہیں دیتا۔ جبکہ وزیر ریلوے جناب رام بلاس پاسوان جی نے ۹ مہینے پہلے جبی اس معاملے میں پارلیمنٹ میں کہا تھا وہ ریکارڈ پر تقریر موجود ہے۔ یہ وعدہ کیا تھا کہ مسلمانوں کو انکی آبادی کے تناسب کے لحاظ سے ریلوے میں ملازمت دی جائیگی۔ میں یہ جاننا چاہتا ہوں کہ ۹ مہینے میں کتنے لوگوں کو بھرتی کیا گیا اور انمیں مسلمانوں کی تعداد کتنی ہے میں یہ بات اسلئے کہہ رہا ہوں کہ اب وقت آگیا ہے

ہزاروں لوگ ایکسیڈنٹ کا شکار ہوتے ہیں۔ انہیں بچانے کی مشینریوں پر ابھی تک کوئی توجہ نہیں دی گئی ہے۔ میں اس سلسلے میں عرض کرنا چاہوں گا کہ ان جگہوں پر ریلوے ملازمین تعینات کئے جانے چاہئیں اس سے ایک فائدہ یہ ہوگا کہ بے روزگار نوجوانوں کو روزگار ملے گا۔ ہزاروں لوگوں کی روزی روٹی ریلوے کے ساتھ ہے۔ ریلوے کے ذریعہ سے جیسے جیسے ہزاروں قیمتی جانیں بچائی جا سکیں گی۔ اس کے متعلق میں ایک بات اور کہنا چاہوں گا کہ جو بھی حادثے ہوتے ہیں ریلوے اس سلسلے میں اپنا نظریہ مختلف رکھتا ہے جس سے کامن مین "رکھنے والا ان اتفاق نہیں کر سکتا ہے۔ ہوتا یہ ہے کہ اگر کوئی ایسا حادثہ ہوتا ہے تو ریلوے کے حکمران یہ کہتے ہیں کہ ہم اس حادثے کے ذمہ دار نہیں ہیں اسلئے ہم معاوضہ نہیں دیں گے۔ یہ سراسر زیادتی اور ظلم اور زیادتی ہے۔ اسمیں ریلوے کو اپنی ذمہ داری محسوس کرنی چاہئے۔ میں سمجھتا ہوں کہ یقیناً یہ ریلوے کی ذمہ داری ہے اور ریلوے کو ایسے معاملوں میں معاوضہ دینا چاہئے۔ اسکیلئے قانون میں اگر مناسب ترمیم کی ضرورت ہو تو وہ بھی کرنا چاہئے۔ کسی انسان کو یہ شوق نہیں ہوتا کہ وہ "ویل کر اسنگ" پر جا کر مرے۔ یہ حادثہ ریلوے کی لاپرواہی سے ہوتا ہے اسلئے یہ معاوضہ بھی ریلوے کو دینا چاہئے۔

سر۔ ایک اور خاص بات کی طرف میں آپکی توجہ دلانا چاہتا ہوں۔ "بولٹ" کی اسکیم کامیاب نہیں ہوئی ہے۔ جسکا تذکرہ ریلوے بجٹ میں اور ۵۰۰ کلو میٹر فی گھنٹہ ریلیں چلانے کی تیاری وہاں کے حکمرانوں نے کر رکھی ہے۔ حالت یہ ہے کہ وہاں کی ریلوے لائنس کو خطرہ محسوس ہونے لگا ہے۔ لیکن ہم ابھی تک ۱۰۰ کلو میٹر فی گھنٹہ والی بھی ریلیں چلا نہیں پائے ہیں۔ اس سے زیادہ ہماری ریل پٹریوں میں صلاحیت نہیں ہے کہ ریلوں کی تیزی کو برداشت کر سکیں۔ آخر اسکی وجہ کیا ہے۔ وجہ یہ ہے کہ ٹریک ہمارے اتنے اچھے نہیں ہیں کہ ان پر ۱۰۰ کلو میٹر اور ۵۰۰ کلو میٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے ٹرینیں چلائی جا سکیں۔ جہاں دوسرے ممالک میں "بیٹ ٹرینس" چلتی ہیں وہاں ہمارے ملک میں "گھنٹا رفتار ٹرینس" چل رہی ہیں۔ ٹرینوں کیلئے ٹریک اصل مسئلہ ہے۔ اصل مسیحا ہے۔ اصل بہبنائی ہے۔ میں سمجھتا ہوں کہ ہمیں پیسنجر پر ٹریک بدلنے کی ضرورت ہے۔ جس سے تیز رفتار ٹرینوں کا راستہ ہموار کیا جا سکے۔ ہمارے بجٹ میں ایک بات کہی گئی ہے۔ میں وزیر موصوف کا دھیان مخصوص طور پر دلانا چاہتا ہوں کہ ہندوستان میں ۲۵۰۰ سے زیادہ "لیس کراسنگ" ہیں جو "ان مینڈ" ہیں۔ یعنی جہاں سے ریل لائن میں سے روڈ ٹریفک گزرتا ہے۔ لیکن وہاں ریلوے کا کوئی ملازم نہیں ہوتا۔ نتیجہ یہ ہوتا ہے کہ ہر سال ہزاروں قیمتی جانیں گنوانی پڑتی ہیں۔ میں اس سلسلے میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ آخر اتنی بھاری سنکھیا میں جو "ان سیف لائن" ہیں۔ انکی طرف ریلوے کے حکمرانوں کا دھیان کیوں نہیں جاتا۔

میں ذرا اتر پردیش اور بہار کی طرف آنا چاہتا تھا۔ اتر پردیش اور بہار میں ماڈل اسٹیشنوں کی تعداد بہت کم ہے۔ یہ تعداد بڑھائی جانی چاہیے۔ اس کے علاوہ دیگر اسٹیشنوں کی حالت بھی بہت خراب ہے۔ سرما میں لوگ کئی کئی دن ریلوے سے سفر کرتے رہتے ہیں۔ اسٹیشنوں پر گندگی، ٹوٹا پھوٹا فرنیچر۔ مزدیات زندگی کا نہ ہونا یہ ساری چیزیں آج کل عام ہو گئی ہیں۔ ضرورت اس بات کی ہے کہ اسے خاص توجہ دی جائے تاکہ ملک اور بیرونی ملکوں کے لوگ بہار کے اسٹیشنوں سے گذرتے ہیں ہمارے ریلوے کی صفائی کی تعریف کریں۔ جہاں تک بہار کو ریلوے کو جوڑنے کا سوال ہے۔ بہار وہ کرانتی کاری صوبہ ہے جس نے گورے من کے کالے انگریزوں کو ہندوستان سے اکھاڑ پھینکنے کیلئے وہ انقلابی جنگ لڑی ہے۔ اور اہل بہار کا نام ملک کی تاریخ آزادی میں سنہرے حرفوں میں لکھا جائیگا۔ اور لکھا ہوا ہے۔ بہار کو اٹک ریلوے کی وہ سہولیات نہیں ملی تھیں جن سہولیات سے اسوقت بہار مالا مال ہوتے جا رہا ہے۔ شاید لوگوں کے ذہن میں یہ بات آ رہی کہ کیونکہ ریلوے منتری جناب رام بلاس جی سوان جی بہار کے رہنے والے ہیں اور ریلوے کے منتریوں کی یہ پرمپرا رہی ہے کہ جس صوبہ سے آتا ہے اپنے صوبہ پر زیادہ سے زیادہ سہولیات کی کرپا کرتا ہے۔ اس سچائی سے انکار نہیں کیا جا سکتا اور جس صوبہ کو بھی لوگ زیادہ سے زیادہ توجہ دیتے ہیں گلے آفسر وہ صوبہ بھی ہندوستان کا ایک صوبہ ہے اور ہندوستان کا ایک حصہ ہے۔ میں اسپیکر کی تبصرہ کیا گیا ہے۔ جیسا کہ ریلوے کنونشن کمیٹی نے کیا ہے اور اس پر میری گذارش یہ ہے کہ از سر نو غور کیا جانا چاہیے۔ اس طرح سے بجٹ میں عوام الناس کو بہتر سہولیتیں دی گئی ہیں۔ اس سے انکار نہیں کیا جا سکتا۔ ریلوے کے کہ ایسے میں غیر ضروری بوجھ نہیں ڈالا گیا ہے۔ اس لئے کامدنی بھی بڑھنی چاہئے۔ اس کے لئے ریلوے کو پیسے جمع حاصل ہوتے ہیں۔ ٹکٹوں کے پیسے ریلوے کے ہاتھ جس طرح سے لگتے ہیں ان لائنوں میں اب کمپیوٹر کا دور آ گیا ہے۔ ریلوے رزرویشن کا کمپیوٹرائزیشن تیزی سے ہو رہا ہے۔ یہ وقت کی اہم ترین ضرورت بھی تھی۔ یہ ہونا بھی چاہیے تھا۔ لیکن وزیر محترم کو معلوم ہے کہ اسمیں بھی دیکھ بھال ہو رہا ہے۔ نیز ست چوریاں چل رہی ہیں انکو روکا جانا چاہیے۔ ٹکٹ ہوتا ہے۔ سیٹیں ہوتی ہیں۔ کمپیوٹر چلانے والے انہیں کمپیوٹر خود کے آپ نہیں چلتا ہے۔ لوگوں سے کہہ دیا جاتا ہے کہ ٹکٹ بک ہے۔ لیکن ختم ہو چکیں۔ سیٹیں روک لی جاتی ہیں۔ بہت سارے جانکار لوگوں سے اس بات کا بھی پتہ چلتا ہے کہ سیٹیں روک کر ٹکٹیں بلیک کی جاتی ہیں اور اسطرح ریلوے کی ساکھ کو نقصان پہنچایا جاتا ہے اور پسنجروں کو اپنے سفر کرنے کے حق سے محروم کر دیا ہے۔ میری گذارش یہ ہے کہ ایسے گھپلوں پر صرف ایماندار لوگوں کا روکا جائے۔ اسکے باوجود اگر لوگ بد عنوانیاں میں ملوث پائے جائیں تو انہیں عبرتناک سزا دی جائے۔ اب

شکایتیں مسلسل آتی ہیں ۔ مگر ان شکایتوں پر کان دھرنے کی لوگوں کو فرصت نہیں ہے ۔

مرض بڑھتا گیا جوں جوں دوا کی

مصداق جو بھی مشکل اس محرض کو پیش آتی ہے اس کو دور کرنے کی ضرورت ہے اور اچھے کھان پان صفائی کے ساتھ دھیان دینے کی ضرورت ہے ۔ تاکہ ریلوے کا جو ڈیپارٹمنٹ اس سلسلے میں بدنام ہے وہ نیک نامی کی طرف لوٹے ۔ کوالٹی بہت خراب ہوتی ہے ۔ . . . "مدافعت" . . .

اپ سبھاؤ "ہیلتھی" شکریہ ۔ نارائن ۔ "ہاں" ، کامکنڈل کنکلوی ۔

مولانا عبید اللہ خان اعظمی : میں خوش ہوں یہ سن کر کہ "مدافعت" . . . بہار کے بارے میں بھی پیش ہوئے بجٹ کے بارے میں کہہ دیا ہوں بہار کی بیماریوں سے آپ واقف ہیں ۔ ایسی چھوٹی موٹی بیماریوں میں بڑی خصوصیات ہیں اچھے سے اچھے شہروں میں جہاں ہوائی جہاز وغیرہ جیسا مہنگا جہاز ہے لوگ ریلوے میں سفر کرتے ہیں ۔ سیکنڈ اے ۔ سی میں بھی ۔ فرسٹ اے ۔ سی ۔ میں بھی عام طور پر اکثر و بیشتر ایسی چیزیں ہوتا ۔ بڑی چھوٹی چھوٹی باتیں ہیں ۔ مگر ہوائی سفر میں جیسے میں پیش جنکی طرف دھیان دیا جاتا اور لاپرواہی کی جاتی ہے ۔ بیت الخلاء کی حالت بھی اکثر خراب ایسی ہے ۔ سب سے بڑی بات یہ ہیں کہنا چاہتا تھا ۔ کوئی اعتراض کرنا نہیں کرنا چاہتا ۔ مگر ایک بات ضرور کہنا چاہوں گا کہ بہار کو یہ ریلوے کی سہولتوں سے اسوقت جناب رام ولاس پاسوان جی مالا مال کرنے جا رہے ہیں تو یہ صرف اسلئے نہیں کہ بہار کے رہنے والے ہیں بلکہ بہار ابتک سماجک انصاف سے محروم تھا ۔ آج سماجک انصاف کے خواب کو شرمندہ تعبیر کرنے کیلئے سری رام ولاس پاسوان جی نے بہار کی طرف خصوصی توجہ دی ہے ۔

محترم ڈپٹی چیئرمین ۔ عام آدمی جو ریلوے میں سفر کرتا ہے ۔ میں انکی طرف بھی وزیر محترم کی توجہ مبذول کرانا چاہوں گا ۔ ہمارے یہاں بڑی کلاسوں میں دو جنرل ڈبے دیئے جاتے ہیں غریب آدمی کو انجن کے بعد جو ناک نقشہ ہوتا ہے وہ جنرل ڈبوں میں جانوروں کی طرح بھرے ہوئے ہوتے ہیں ۔ وزیر موصوف نے کہا ہے کہ ہم میل شہریوں میں دو جنرل ڈبے لگوا دیں گے ۔ میں یہ عرض کرنا چاہتا ہوں کہ یہ بہت کم ہیں کم سے کم ایسے پانچ ڈبے ہر ٹرین میں لگا دیئے جانے چاہئیں کہ جنرل ڈبوں میں سفر کرنے والے آدمیوں کو اپنی منزل مقصود تک پہنچنے کیلئے کم سے کم تکلیف اٹھانی پڑے ۔ اسی طرح سے بہار کے دیگر ساتھیوں نے ریلوے کے کھان پان پر گہری فکر مندی کا اظہار کیا ۔ میں ان سے متفق ہوتے ہوئے کھان پان سپلائی کے بارے میں یہ کہنا چاہوں گا کہ حالت بہت خراب ہے

بھی بڑا اہم ہوتا ہے۔ گرمی آ رہی ہے۔ کوئلوں کو بھی جلاتی ہے۔ پنکھوں کو بھی جلاتی ہے اور انجنوں کو بھی جلاتی ہے۔ کم سے کم کچھ بھی نہیں تو دس بارہ انجن پورے ہندوستان میں گرمی کے زمانے میں گرمی کی وجہ سے پٹری پر چلتے ہیں۔ آگ بجھانے کی بھی سخت ضرورت ہے۔ اسلئے کہ ۱۵-۲۰ کروڑ روپیہ کا سالانہ یہ ریلوے کا نقصان ہوتا ہے جو نہایت افسوسناک ہے۔ اسے بچانے کیلئے ایسی ٹیکنالوجی تیار ہونی چاہیے یا دنیا میں اگر تیار ہے تو اسکو منگانا چاہیے۔ جو انجن گرم ہونے سے چلتے ہیں انکو بچانے کیلئے ۴ ڈگری لگایا جائے اور یہ حادثہ یا چلنے کے وقت جو مشین بلیک باکس کے نام سے جانی جاتی ہے ایسی مشین بھی لگانے کی کوشش کرنی چاہیے کہ اگر حادثہ ہو گیا ہے۔ ظہرین کا انجن جل گیا ہے یا حادثہ کا شکار ہو کر وہ پاور سے گیا ہے تو "بلیک باکس" کے ذریعہ جانا جا سکے کہ اسکی کیا وجہ تھی۔ کیوں یہ حادثہ ہوا اور کیا وجہ تھی کہ یہ ڈبہ جل۔ . . . "مداخلت" . . . .

اپنی جملوں کے سماں میں اپنی بات کو ختم کرتا ہوں۔ اور ریلوے منسٹر کو ریلوے بجٹ پر مبارکباد دیتا ہوں۔ شکریہ۔

"ختم شد"

سٹریشنوں میں تحفظ کا معاملہ سنگین صورتحال اختیار کرتا جا رہا ہے۔ چوریاں بھی ہوتی ہیں ڈکیتیاں بھی ہوتی ہیں۔ آجکل تحفظ کے جو انتظامات حکومت نے کئے ہیں وہ ناکافی ثابت ہو رہے ہیں۔ مجھے اس انتظامات کرنے کی ضرورت ہے۔ ریلوے پر ڈکشن فورس جسکو ریلوے میں چوریاں روکنے کیلئے بنایا گیا ہے اسی کی ملی بھگت سے چوریاں بھی ہو رہی ہیں۔ اس سے ریلوے کو ہر سال لاکھوں کروڑوں روپیہ کا نقصان ہوتا ہے۔ اس فورس کو از سر نو تشکیل دیئے جانے کی ضرورت ہے۔

سر ساتھ ہی ساتھ ایک آخری بات کہنا چاہوں گا کہ بہار میں گومیڈیہ سے کوڈرما تک جیسے جون میں ریلوے لائن بچھانے کی بات اس بجٹ میں کہی گئی ہے۔ میں حکومت سے کہنا چاہوں گا "گومیڈیہ سے کوڈرما" تک لائن بچھانے کے بجائے جون میں اسے ہزاریباغ تک اور بڑھا دینا چاہیے اور ہزاریباغ تک اس لائن کو لے جانا چاہیے۔ ہزاریباغ سے ہوتے ہوئے رام گڈھ کو اس سے جوڑتے ہوئے "بڑکاکانہ رانچی" تک اس لائن کو بچھایا جا سکتا ہے۔ میری گذارش ہے کہ گومیڈیہ سے کوڈرما تک جو پچھلے جون میں لائن بچھائی جا رہی ہے اس سے ہزاریباغ تک جوڑ دیا جائے۔ . . . "مداخلت" . . . اب بالکل آخری بات کہنا چاہوں گا۔ سر۔ پورے ملک میں شہریوں کے انجنوں کے جلنے کا مسئلہ

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI V. NARAYANASAMY): You have given many suggestions. ...*(Interruptions)*... The Railway Minister will look into them. ...*(Interruptions)*... Now, Shri T. M. Venkatachalam.

SHRI T.M. VENKATACHALAM (Tamil Nadu): Mr. Vice-Chairman, Sir, as I stand here to speak on the Railway Budget, I stand as a disappointed man since Tamil Nadu has been neglected as usual. Even otherwise, I do not find anything very appealing for the common man. The hon. Railway Minister in the very beginning of his Budget speech stated that he wanted the Railways to function not only as a commercial institution but also as an efficient and public welfare organisation for the development of backward regions. As he went on citing Budget Proposals, he said he was not hiking the second class fare at all. But he has hiked the second class sleeper charges by 5 per cent. Having done this, he claims to have exempted the backward and poor people from fare hike. I wish to make one thing very clear. For all the long journeys even the poor have no option but to travel by second class sleeper only. For example, there are thousands of South-Indians, including those working as labourers in road-laying and other construction, in far off places like Delhi, Chandigarh, Bombay, etc., whenever they have to come for work to these places or visit their home States, they have to travel by second class sleeper only. Naturally, they would find it difficult to pay for their journey with such hikes in fares. I would like to know whether such a decision has been taken after taking into consideration the welfare of the people. If the Railway Minister is really committed to the welfare of the poor people of backward regions, he should withdraw this five per cent hike in second class sleeper charges.

Sir, in fact, the hike in freight is so high that its impact will ultimately be on the common man. The Minister claims to have increased the freight charges only by 12 per cent. We cannot lose sight of the fact that during the last nine months, freight charges have gone up by 23.2 per cent. This hike is too much for a developing economy like ours. Its impact on our economy can upset all our plans and projects. The Minister feels happy by saying that he has exempted some essential commodities from this freight hike. I wonder at this complacency. If freight charges are hiked by 23.2 per cent, can there be any item or article including essential commodities, the prices of which will not go up? We are living in a world where different services are depending upon each other. The prices of goods can be like electrict circuit. No matter at which point you touch, the circuit as a whole will get disturbed. So is the case here. You have exempted foodgrains, cooking gas, vegetables and edible oils from this freight hike and you say that the prices of these commodities will not go up. But in reality the prices of all these commodities have already gone up. You have exempted foodgrains from freight hike. But, you have not exempted items like non-urea fertilisers, seeds, pesticides and other things required for producing foodgrains.

Same is the case with other commodities. When the cost of raw materials and the cost of production goes up, how will the product remain cheap? I do not know why this simple chain of reactions is not understood while taking decisions? The hon. Railway Minister has conveniently forgotten an important point while hiking the freight charges. He claims to have increased the freight charges to meet the demands for resources at various levels. But the fact remains that the Railways have lost a huge chunk of country's traffic to other modes of transportation. In the year 1950-51, railways had carried 89% of the country's total freight traffic. But, today, the Railways carriys just 40% of the total traffic. It has lost 46% of the country's freight traffic over the year and on an average, the Railways have been losing 1% of freight traffic per year. So, every year, to compensate the loss incurred due to loss in traffic the Railways have been resorting to increase in freight charges. I wish to tell the hon. Minister that this is not a remedy. By increasing the freight charges, more and more freight traffic will go away from the hands of the Railways. If you go on increasing the freight charges, one day the Railways will be left with no freight traffic at all. After economic liberalisation, there is enormous economic activity in the country. Sir, in fact, the freight traffic of the Railways should have been picked up. But, the freight traffic is decreasing and

the Railways should realise that there is something wrong. The method of handling freights, transporting them, time taken for transportation, conditions under which the goods are delivered, provision of well equipped wagons for transporting advanced and modern equipments, are some of the areas that need immediate attention by the Government. There is no use in talking about the volume of freight traffic carried over the years. I would expect the hon. Minister to tell us the reasons for this low freight traffic and his proposals to improve the situation.

[The Vice-Chairman (Miss Saroj Khaparde) *in the Chair*]

Now, I wish to refer to a few projects in my State of Tamil Nadu. The Mass Rapid Transport System for Chennai was hanging fire for the last several years. The hon. Minister has said that the Chepauk-Luz section would be opened up by the end of March. But, the allocation for 1997-98 is only Rs. 10 crores. To complete a distance of 10.3 kms. from Luz to Velacherry, the estimated cost is Rs. 141.96 crores. The annual cost escalation of the project will be more than the allocation of Rs. 10 crores. There is no use in allocating meagre funds like this. I appeal to the hon. Minister to enchance allocation for MRTS substantially and get it completed within two years.

The MRTS for Delhi, proposed to be constructed at a cost of 2400 crores, is to be assisted by a pilot organization of Russia. I want the Hon'ble Minister to tell us whether he is considering such a possible source for funding the MRTS for Chennai also. Southern Railway has suggested a provision of one more line between Chennai and Gummidipoondi and between Thiruvallur and Arakkonam because of the increased freight traffic in the South. This has to become operational very soon. The new port will spurt the movement of cargo from Chennai to various centres in Andhra Pradesh and Karnataka. Additional lines are necessary in view of the future traffic. In the same way, Arakkonam-Chengalpattu meter gauge line has to be converted into broad gauge soon. This will not only relieve the traffic congestion in and around Chennai soon, but will also speed up passenger and goods train movements. I have been demanding for overbridges at Nattarampalli, Vaniyambadi and Pachaikuppam rail crossings in Tamil Nadu since last year. In reply to my unstarred Question Nos. 2242, dated 14 March, 1997, the Hon'ble Railway Minister accepted that the overbridges were necessary at these three places because of the inconvenience faced by the public. However, he further said that the State Government had not sponsored any such proposal. Sir, since the Railways are a public welfare organisation, as mentioned by the Railway Minister, I appeal to him to kindly take up the matter with the Government of Tamil Nadu and speed up the survey for constructing overbridges at Nattarampalli, Vaniyambadi and Pachaikuppam.

There is also a long pending demand for linking Royakotta on Salem-Bangalore line with Jolarpet junction via Bargur and Krishnagiri. I request the Minister to consider this favourably and make a survey for the same this year itself.

I have also to mention that out of the survey order, in this Budget, for 37 new lines in the country, only one is for Tamil Nadu. It is not fair. I hope the Minister will be kind enough to give more projects for Tamil Nadu. I once again appeal to the Minister not to neglect Tamil Nadu. I hope the Minister will do something more for Tamil Nadu in this Budget itself.

2.00 P.M.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Shri John F. Fernandes. He is not here, Shri Gyan Ranjan. He is also not here. Shri K. Rahman Khan.

SHRI K. RAHMAN KHAN (Karnataka): Madam Vice-Chairperson, before I start...

SHRI V.P. DURAISAMY (Tamil Nadu): Already, Karnataka has got more than Rs. 6,000 crores.

SHRI K. RAHMAN KHAN: Madam Vice-Chairperson, ...

SHRI V. NARAYANASAMY: Mr. Rahman Khan, Karnataka has got more than Rs. 6,000 crores. Tamil Nadu has been totally neglected. (*Interruptions*)

SHRI K. RAHMAN KHAN: Madam Vice-Chairperson, I rise to speak on the Railway Budget for the year 1997-98, presented by the Railway Minister.

Madam, I must acknowledge that the Budget is a fair Budget. The hon. Railway Minister has to be congratulated on this score. Coming from Karnataka, I must thank him and say that he has been more than fair to Karnataka.

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI (Uttar Pradesh): The word 'more' is important. It is more telling.

SHRI K. RAHMAN KHAN: I do hope that the Minister would provide sufficient funds for these projects...

SHRI V. NARAYANASAMY: Mr. Rahman Khan, think of the former Railway Minister, Shri Jaffar Sharief, and then speak.

SHRI K. RAHMAN KHAN: I do hope that the Minister would provide sufficient funds for these projects to see that these projects which he has included here do not remain only in the Budget documents, but are implemented.

Madam, the Railway Minister has projected a revenue of Rs. 26,000 crores. He is anticipating that the Railways would carry 430 million tonnes of freight traffic. As regards passenger traffic, he is envisaging a 3-4 per cent growth rate. But Madam, considering the economic growth and the demand for goods traffic, I feel, the Railways can carry more traffic than what has been projected. The Railways should increase their carrying capacity because road traffic has become congested. A number of committees have held that there is a need for the Railways to carry the extra traffic which the road sector cannot carry. Unless the Railways do that, there would be a strain on the economy. Therefore, I would say that the Railways should plan at least a 10 per cent growth in the traffic, instead of the 5 per cent growth which they are anticipating.

There is also a need for increasing the infrastructure capacity of the Railways. The allocation for rolling stock has been increased, but it is not sufficient. Successive Railway Ministers have been saying that there is a need for having more rolling stock. Whenever the question of the Railways carrying less traffic is raised, they always say that the rolling stock is insufficient. I would say that the Railways' planning in respect of acquiring more rolling stock is tardy.

We have seen that for making investment in rolling stock, the Railways are not depending on the internal resources. They are depending on the IRFC, BOLT and the 'Own Your Wagon' system. There is no correlation. That is why the rolling stock programme is suffering. Therefore, there is a need for the Railways to raise resources, sufficient resources, to see that the rolling stock matches the requirement. Track renewal should also be taken up. The carrying capacity should be increased.

Yesterday, the Railway Minister was saying that there was a need for increasing the resources because the capacity of the Railways to raise resources internally is very limited in view of the inherent defects which have come over the years. Now, if the resources have to be raised, they cannot - as the hon. Members have rightly said - depend on budgetary support. Budgetary support cannot come to a commercial organisation. Railways are an industry. Budgetary support should be there to the extent that the Government has a social obligation. Beyond that, the Railways cannot depend on budgetary support. On the other hand, they should try to mobilise resources either from the capital market or in whatever other way possible. As our leader, Chavanji, said, there should be a proper thinking on how the resources can be mobilised so that sufficient funds are available with the Railways for investment in rolling stock and on track renewal. Madam, there is increase in the freight. Though it is inflationary, it is inevitable, and we cannot say that the Railways have no justification in increasing the freight. But, it will have an inflationary effect on the entire economy.

Another important factor which I want to bring to the notice of the Railway Minister is about wagons or rolling stock. Wagons are a very important component of the rolling stock. There is a hue and cry in the whole country that there is wagon shortage. This House had constituted a Committee of the House to go into the entire aspect of whether there was shortage of wagons in this country or not. The stand of the Railways was that there was no shortage of wagons. The Railway Minister was saying in

this House that there was no shortage of wagons. But, it was debated in the House more than once, and ultimately, this House agreed that a Committee had to be constituted for looking into whether there was shortage or not. The Committee of this House went into the details. It examined all the major users of wagons, all the bulk users of wagons, and it came to the conclusion that there was shortage of wagons and that the Railways had erred in not acquiring wagons in time. No less a person than the Chairman of the Railway Board has said that there was shortage of wagons and that the Railways had not planned properly. Madam, about the Action Taken Report which has been given to this House, I must say that the Railway Board has really taken Parliament for a ride.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: It is a non-Action Taken Report. I was a Member of the Committee. I would like the Minister to take note of it. It was a Committee constituted by the Chairman of Rajya Sabha. The Action Taken Report is virtually a non-Action Taken Report.

SHRI K. RAHMAN KHAN: I support Mr. Dipankar Mukherjee. This House should discuss the Action Taken Report. This year also they have not come out clearly about wagons. The Railway Minister, in his Budget Speech, says that they will have to replace 20,000 wagons annually. If 20,000 wagons are to be replaced, effectively they are adding only 6,000 wagons because they anticipate a purchase of 26,000 wagons this year. So, I request the Railway Minister to give a re-look to the entire Action Taken Report, withdraw the Action Taken Report, ask the Railway Board to go into the details. There was a lapse in not accepting our Report on this. They went back in the Action Taken Report what they had accepted before the Committee. This is a very serious issue. I request the Railway Minister, through you, to look into it and take action in the matter.

Madam, I come to the Konkan Railway. The Konkan Railway was to be completed in four years, by 1994 October. The original estimate was Rs. 1,043 crores. There is cost escalation, and there is time escalation. Now the project will cost Rs. 3,000 crores. I am not saying that there is no difficulty in implementing the project. But the question is that successive Railway Ministers are giving false information to the House. Every Minister says that it will be over in six months. Why are they keeping the House in dark? By keeping Parliament and Members of Parliament in dark, they are telling an untruth to the nation that it will be 94 per cent complete or 92 per cent complete or 93 per cent complete or 97 per cent complete. God alone knows when it will be completed. Again in June 1997, the hon. Minister will say whether the Konkan Railway is going to be completed or not. Every time the hon. Minister comes before the House and promises that the Konkan project will be completed within the next six months. This way Rs. 2,000 crores of the nation have been wasted. You are starved of resources and this is the way you are wasting them. Rs. 350 crores is the interest cost which the Railway is bearing. The entire Konkan Railway annually is not going to generate a profit of Rs. 350 crores annually. So, at whose cost are you doing it? At anohter point of time you say that you do not have resources, you are short of resources, and therefore, you have to borrow. As an Accountant, I have no hesitation in saying that the Railway's management of its financial resources is very shoddy. I appeal to the hon Minister to have a commission set up to see whether the financial management is proper or not. Sir, the Railway Ministry publishes its Annual Accounts and balance sheet, but if you compare the investments on rollingstock, you will see a lot of contradictions. There is no time to go into all these details, but I would request the hon. Minister to appoint a commission to see that the entire railway financing system and its financial requirements are completely revamped and that there is a transparency in the railway system.

Madam, since I come from Karnataka, I do say the Railways is fair to Karnataka. But, I would speak on Bangalore. Bangalore is getting congested. It is considered as the second largest silicon valley in the world, but it has no infrastructure. The Railways may say that it being a metropolis, the Urban Development Ministry is concerned with it. Here I would say that if the Railway Minister construct a circular railway in Bangalore with its present infrastructure, they will be able to remove congestion there. If they double the line at a

stretch of about 100 kilometres from Tumkur to Ramnagaram, local trains can be introduced there like in Bombay. It will not require much of investment. Similarly from White Field to Kengari if they double the line and run local trains, this will help a great deal. They can think of awarding the project under the B.O.L.T. scheme. Bangalore is such an important city that many people will come forward. The hon. Minister has said that B.O.L.T. has proved a failure, but I would say that it has failed because it has not been thought on commercially viable lines. The Railway officials draw the schemes sitting in their rooms. The B.O.L.T. scheme should be such that its investors have a reasonable stake and the Railway also has a reasonable safety. If it is done that way it will succeed. Otherwise there is no alternative way of raising the resources. I.R.F.C. will not be able to raise resources. We appreciate that Rs. 8,500 crores is the total outlay for the Plan. Earlier the I.R.F.C. had failed to raise resources. I am doubtful whether I.R.F.C. will be able to raise Rs. 3050 crores by issuing bonds, because the capital market is not good and it will be difficult to raise that much amount. If that happens, your plan will be topsy-turvy. So, I request the Railways to give it to B.O.L.T.

Sir, everybody is saying that Karnataka has been favoured. No doubt about it. But there are certain projects which have to be completed.That is what I am saying. Some areas are being neglected. This should not happen to a State. For example, last year you gave to Karnataka Hubli-Ankola line. The cost of the project was Rs. 480 crores. It has been sanctioned last year. Last year you made a budget provision of Rs. 2 Lakhs. This year, 1997-98, the budget provision is Rs. 1 crore. So, when would this project see the light of day? You have made a meagre allocation. Whey do you rouse the hopes of the people and then make the project fail? If there is a change of Minister or change in the Ministry or change in the Government, the whole project suffers. There should be a realistic approach. If you take one project, you complete it first and then take a few more projects. Some 37 surveys have been ordered. Out of 37 surveys, 8 surveys have been conducted in Karnataka. I do not know whether those surveys would see the light of the day. More I would like to mention about the Chamarajanagar Satyamangala line. This survey was done at the time of the then Railway Minister, Shri H.C. Dasappa. He was from Karnataka. This survey was conducted 32 years back ...*(Interuptions)*...

THE VICE CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Narayanasamy, your turn is going to come very soon. At that time you can speak whatever you like. But don't interrupt the hon. Member.

SHRI K. RAHMAN KHAN: A survey for Chamarajanagar-Satyamangala line was conducted some 32 years back. The feasibility report was prepared. But so far it has not yet been started. Last year, again another survey was conducted. Now, this year they are trying to clear it. I hope that the 8 surveys which have been conducted in karnataka would be implemented soon. The feasibility reports have to be prepared. Now only two new lines have been added. It is not as if Karnataka is getting everything. With these two lines, Karnataka and Andhra Pradesh are linked. No other railway line has been given.

Then, Solapur-Bijapur-Gadag gauge conversion was taken up in 1995. Now, we are in 1997. Every time I put a question, I get a stock reply, "It would be completed in six months." Now almost two years are over. Nobody is interested in Bijapur. That is a God-forsaken place. Nobody is asking it. Nobody is demanding it because there is a change of Minister and only a certain area is being given importance. You have already started the work. You have already spent Rs. 78 crores on this project. Another Rs. 100 crores have to be spent. When the allocation in this year's budget is only Rs. 31 crores, how do you say that it would be completed in 1997? Whom are you fooling? Please complete one project first and then take up remaining ten projects. This is where you are wasting resources. There would be escalation. When there is an escalation, there would be a strain on the economy. The system should be such that when you take one project, you should complete it within the time so that there is no escalation. Why is it not being done?

The foundation stone for the Yelahanka overbridge was laid, but the overbridge has not yet been constructed. The narrow gauge conversion between Bangalore-Kolar via

Chickballapur has been given a go-by. You start the work but it is never completed. ...(Interruptions)... There is no allocation in the budget for the Hassan-Mangalore gauge conversion. Now, gauge conversion work is going on from Mysore to Holonarsapur which is the place of our hon. Prime Minister. There is a railway station at Akkihebbalu. It has been in existence for a long time. It is in Mandya district. K.R. Pet is the only station which would serve the people. The Akkihebbalu station has been shifted to a neighbouring line Mysore-Hassan. So, I request the Railway authorities to retain Akkihebbalu as a halting station. It has been serving for the last 50—60 years and it has to be maintained.

Lastly, Madam, I would like to say this. As I have already mentioned, railway safety is not taken seriously. Railway Ministers always give statistics. "Last year, it was 400; this year, it is 390. So, we have reduced the number of accidents." Probably, it would have been fair if the Railway Minister said, "We are not going to have accidents at all." Are you going to justify accidents too? We have developed a culture to justify even accidents! I am not talking about the Minister. I am not talking about anybody. I am talking about the railway officials themselves. Every accident should make them feel guilty. They should have felt they are responsible, they were accountable. Every time an accident takes place and a person dies, they should feel that they are murderers. That kind of accountablility should be established in the railway officials, top to bottom. Accidents should not be allowed to be justified as facts of life. To say, "Accidents do take place and we are reducing their number", is very, very inhuman, Madam. I appeal to the hon. Railway Minister—I have said it earlier also for every accident, somebody in the Railways should be sacked because 90 per cent of the accidents are a result of human errors, as the figures show. If you sack a top man, you can see the change it will bring. You sack the Divisional manager. Why do you sack a driver? Why do you take action against a station-master? You sack the DRM or the General Manager of that Railway if there is a major accident. Even members of the Board may be sacked. For example, suppose Traffic is involved; let the Member-Traffic be sacked. If you do not do that, you will never be able to control accidents because there will be no accountability. We have been seeing statements being given that accidents are facts of life. If things go on like this, people will lose faith in the system; they will lose faith even in Parliament. Madam, I appeal to the Railway Minister, through you. Mr. Ram Vilas Paswan has given a good Budget. But that itself is not sufficient. A good Budget, good figures, are not sufficient. It is the confidence which people repose in the Railway Minister or the Government that is more important. Now that confidence in the Railways is shaken. I hope that the Railways will definitely take stern action when accidents occur. I hope the Railway Minister will tell us, when he replies, what action he is going to take. As Shri S.B. Chavan said, it should not be a reply of the bureaucrats. It should not be a reply which has been drafted by the bureaucrats. We need the reply of the Railway Minister from his heart, with his commitment, his accountability, to Parliament. If he does that, we will appreciate not only the Budget presented, but we will appreciate him also. Thank you, Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now, before I call the Member from the B.J.P., I would like to inform Prof. Ram Baksh Singh Varma that his party has been left with sixteen minutes time because Mr. Rajagopal has taken a lot of time. Now, only sixteen minutes are left. I will try to accommodate all the Members. But the Members should keep in mind that they have to be a little brief.

प्रो. राम बक्ष सिंह वर्मा (उत्तर प्रदेश): मैडम चेयरपर्सन, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद। मैं अपनी बात आगे बढ़ाऊं इसके पहले मैं आपसे एक निवेदन करना चाहता हूं कि आज हमारे लीडर ने सुबह यह बताया कि काफी समय है और आपको बोलने का पूरा अवसर मिलेगा। इसलिए मैं आपसे प्रार्थना करता हूं कि हमारे जैसे लोग जो हाउस में कम बोलते हैं उनको बोलने का अवसर दें और उन्हें एडजस्ट करने की कृपा करें।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप बहुत अच्छा बोलते हैं। मैं टाइम कम होने के बावजूद एडजस्ट करने की कोशिश करूंगी।

प्रो. राम बक्ष सिंह वर्मा: बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदया, मैंने माननीय रेल मंत्री जी के भाषण को पढ़ा है और उसको एक बार नहीं बल्कि अनेक बार पढ़ा

है। बजट में उन्होंने जो प्रावधान किए हैं उनको भी मैंने बहुत ही ध्यान से देखा है। मैं इस बात को कहना चाहता हूं कि रेल मंत्री जी ने कुछ बड़े अच्छे प्रावधान किये हैं उनके बारे में मैं पहले ही बता देना चाहता हूं। सबसे अच्छा काम जो हमारे नजरिए से रेल मिनिस्टर ने किया है वह कैजुअल वरकर्स को रेगुलराइज करने की घोषणा है। इसके लिए मैं उन्हें धन्यवाद देता हूं। शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्स तथा ओ.बी.सी. का जो बैकलाग है उसको पूरा करने के लिए उन्होंने 17 हजार लोगों की नियुक्तियों की बात की है और 16 हजार अस्थायी कर्मचारियों को रेगुलराइज के लिये कहा है। इसका भी मैं स्वागत करता हूं। आजादी की स्वर्ण जयंती के अवसर पर कर्मचारियों को जो नयी वर्दी पहनाने की उन्होंने घोषणा की है उसके लिए भी मैं उनको बधाई देता हूं और इस बात के लिए उनका स्वागत करता हूं कि रेलवे के इतिहास में पहली बार नयी लाइन बिछाने के लिए 400 करोड़ रुपए का जो प्रावधान किया गया है यह एक स्वागत योग्य कदम है। इसके लिए मैं उनको धन्यवाद देता हूं।

मान्यवर, अब मैं आपके माध्यम से रेलवे बजट की कुछ विसंगतियों की ओर रेलवे मंत्री और सदन का ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। महोदया, इस बजट को देखने के बाद मुझे ऐसा नहीं लगता है कि इस बजट में देश के संघीय स्वरूप की तरफ कोई विशेष ध्यान दिया गया है। इस बजट को पढ़ने के बाद यह भी नहीं लगता है कि यात्रियों की सुरक्षा और उनकी सुविधा के लिए इस बजट में कुछ अधिक किया गया है। इस रेलवे बजट को देखने के बाद यह लगता है कि योजना आयोग और वित्त मंत्रालय से उचित बजटरी सपोर्ट लेने में मंत्रायल विफल रहा है। मैं कुछ आंकड़े देकर अपनी बात को समझाना चाहता हूं। महोदया, इस वर्ष बजट में राज्यवार जो पैसे का एलाटमेंट हुआ है उसमें बिहार के लिए 273.36 करोड़, कर्नाटक के लिए 240.86 करोड़, आंध्र प्रदेश के लिए 210.13 करोड़, तमिलनाडु के लिए 202.92 करोड़, असम और पूर्वांचल के लिए 294.13 करोड़, जम्मू और कश्मीर के लिए 104 करोड़, उड़ीसा के लिए 152.03 करोड़ का प्रावधान किया गया है। ये प्रदेश ऐसे हैं जिनके लिए विशेष धन की व्यवस्था की गई है। लेकिन वहीं कुछ ऐसे राज्य हैं जिनको उपेक्षित छोड़ दिया गया है। हिमाचल प्रदेश के लिए केवल 5 करोड़, हरियाणा के लिए केवल 11.76 करोड़, पंजाब के लिए 21.12 करोड़, उत्तर प्रदेश जो कि एक विशाल राज्य है उसके लिए 47.68 करोड़, गुजरात जो कि औद्योगिक प्रगति में आगे बढ़ रहा है, उसकी उपेक्षा की गई है और उसको केवल 35.29 करोड़ और मध्य प्रदेश जैसे विशालतम राज्य के लिए केवल 63.76 करोड़ और केरल के लिए मात्र 34 करोड़ रुपए रखे गए हैं।

जिन छोटे-छोटे प्रदेशों को ज्यादा धन आबंटित किया गया है, उनसे हमें कोई ईर्ष्या नहीं है। अगर उन्हें अधिक धन दिया जा सकता है तो ज़रूर दिया जाए लेकिन मान्यवर मैं जरूर कहना चाहूंगा आपके माध्यम से कि उत्तर प्रदेश आबादी के हिसाब से इस देश का विशालतम प्रदेश है। उसकी आखिर इतनी उपेक्षा क्यों की गई है? उत्तर प्रदेश को इस वर्ष ही नहीं बल्कि पिछले वर्ष भी माननीय रेल मंत्री द्वारा उपेक्षा की गई थी। मैं आपके माध्यम से उनके नोटिस में लाना चाहता हूं। माननीय रेल राज्य मंत्री जी के उत्तर प्रदेश के होते हुए भी मैं कहना चाहता हूं कि उत्तर प्रदेश को केई भी नई परियोजना नहीं दी गई है। केवल एक ट्रेन दी गई है। केवल एक ट्रेन दी गई है गोरखपुर से देहरादून तक। वह भी बाई वीकली ट्रेन है। प्रदेश के विभिन्न क्षेत्रों से रेल परियोजनाओं के बारे में बराबर मांगें उठ रही हैं परन्तु रेलवे ने खलीलाबाद-नौगढ़ तथा मैनपुरी इटावा के बीच नई रेल लाइनों के लिए मात्र सर्वेक्षण कराने का प्रावधान किया है। पहले से चली आ रही आमान परिवर्तन की योजनाओं को वरीयता नहीं दी गई है। इसलिए इस वर्ष एक भी योजना उत्तर प्रदेश में पूरी होने वाली नहीं है। इसी तरह से गोरखपुर, गौंडा लूप लाइन टनकपुर बरेली पीलीभीत और पीलीभीत से सीतापुर होते हुए लखनऊ, पीलीभीत से शाहजहांपुर लाइनों के आमान परिवर्तन को बजट में शामिल नहीं किया गया है। आपने गोरखपुर कासगंज मथुरा और कांसगंज बरेली लाइन के आमान परिवर्तन को योजना में सम्मिलित किया है लेकिन बड़े दुख के साथ कहना पड़ रहा है कि 39500 लाख की इस योजना के लिए रेल मंत्री जी ने केवल एक लाख रुपये का प्रावधान किया है। मेरा निवेदन है रेल राज्य मंत्री जी से कि आप उत्तर प्रदेश के हैं, आपसे मेरी प्रार्थना है कि यह आमान परिवर्तन जिसके लिए मैं समझता हूं पिछले 30-35 सालों से बराबर मांग हो रही है इस काम को आप कम से कम शुरू तो कराएं। उत्तर प्रदेश के सभी क्षेत्रों के विकास के लिए कई क्षेत्रों में नई रेल लाइनें बिछाने के लिए, छोटी लाइनों को बड़ी लाइनों में तबदील करने के लिए प्रदेश की राजधानी लखनऊ के लोगों को इलेक्ट्रीफिकेशन की आपसे बड़ी अपेक्षा थी। कानपुर-लखनऊ के बीच में जो रेलवे लाइन है, कम से कम उसके इलेक्ट्रीफिकेशन की जो आशा थी कि इस साल आप लेंगे लेकिन आपने नहीं लिया। मेरा आपसे निवेदन है कि इसे इस वर्ष शामिल करें। कुछ अन्य विसंगतियां हैं जिनकी ओर मैं रेल राज्य मंत्री जी का ध्यान

आकर्षित करना चाहूंगा। एक बात मैं कहना चाहता हूं। जहां तक मेरे नॉलेज में है देश की तरक्की के लिए इनफ्रास्ट्रक्चर में बहुत सी सुविधाएं जहां हैं, वहीं रेलवे इनफ्रास्ट्रक्चर में शामिल ही नहीं है। अगर यह सही है तो मैं समझता हूं कि इस आधार पर आपको योजना आयोग से अधिक धन नहीं मिल सकता है। इसलिए रेलवे को भी इनफ्रास्ट्रक्चर की लिस्ट में शामिल कराने का आपको प्रयास करना चाहिये। दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि रेलवे के पास अपना कोई मास्टर प्लान नहीं है। कहां पर लाइन बिछनी चाहिये, कहां पर दोहरीकरण होना चाहिए, कहां पर इलेक्ट्रीफिकेशन होना चाहिये, कहा पर आमान-परिवर्तन होना चाहिये, इस बात का आपके पास कोई मास्टर प्लान नहीं है। मैं समझता हूं कि सुविधा के आधार पर, एप्रोच के आधार पर, कौन कहां से आता है, इस आधार पर काम हो रहा है। यही कारण है कि कर्नाटक से प्रधानमंत्री जी आते हैं। जैसाकि अखबारों में भी निकला है कि

Every line is going to Karnataka.

हासन को हर तरफ से जोड़ने की आपने कोशिश की है। वित्त मंत्री जी तमिलनाडु से आते हैं आपने तमिलनाडु की ओर ज्यादा ध्यान दिया है। बिहार से रेलवे मंत्री जी आते हैं आपने बिहार की तरफ ज्यादा ध्यान दिया है। लेकिन मैं रेल राज्य मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा कि आप रेलवे मिनिस्टर से कह सकते हैं कि अगर आपको बिहार जाना है तो आपको उत्तर प्रदेश से हो कर ही गुज़रना पड़ेगा। इसलिए उत्तर प्रदेश अगर उपेक्षित छोड़ देंगे तो मैं समझता हूं दिल्ली से बिहार तक जाने में उन्हें भी कठिनाई होगी (**व्यवधान**)

श्री त्रिलोकीनाथ चतुर्वेदी: वह सतपाल जी के देहरादून से हो कर चले जाएंगे।

श्री सतपाल महाराज: देहरादून से तो बद्रीनाथ जा सकते हैं। (**व्यवधान**)

प्रो. राम बख्श सिंह वर्मा: रेल मंत्री ने अपने बजट के शुरू में कहा है, उसका मैं उद्धरण देना चाहता हूं। उन्होंने कहा है-

> "हम रेलवे को न सिर्फ व्यायसायिक संगठन के रूप में देखना चाहते है बल्कि पिछड़े क्षेत्रों के विकास के लिए एक कल्याणकारी संस्था के रूप में भी देखना चाहते हैं"।

माननीय रेल मंत्री जी के इस वक्तव्य से मैं स्वयं असहमत नहीं हूं। उन्होंने जो कहा है वह सही है। रेलवे का जो संगठन है जो रेल संगठन है, वह व्यवसायिक संगठन के तौर पर काम करें और उसके साथ-साथ जन-कल्याणकारी संस्था के रूप में भी काम करें तो यह बहुत ही अच्छा है। तब आदर्श संस्था के रूप में इसे हम मान सकते हैं। लेकिन जो स्थिति बन रही है कि यह जन कल्याणकारी संस्था के रूप में क्या काम कर पाएगा। अगर यह संगठन दिवालिया हो जाए तो मैं समझता हूं कि न यह व्यवसायिक संगठन रहेगा और न यह जन कल्याणकारी संगठन रहेगा। मैं आपके नॉलेज में लाना चाहता हूं कि जो ऑपरेटिंग रेश्यो है रेलवे का आज से 20 वर्ष पहले 45 फीसदी था और आज यह 91.4 परसेंट है अर्थात् आज से 20 वर्ष पहले 100 रुपये खर्च करने पर 55 रुपये का फायदा होता था, आज 100 रुपये खर्च करने पर केवल 8.6 रुपये का फायदा होता है। आज से 3 साल पहले ऑपरेटिंग रेश्यो 86.3 था। अगर कहीं यही स्थिति रहती है, इसी रेट से अगर आपरेटिंग रेश्यो में वृद्धि होती है जो घटनी चाहिए थी तो मैं समझता हूं कि अगर आज नहीं तो दो-चार साल के बाद यह रेलवे संगठन दिवालिया हो जाएगा। उस समय न यह व्यवसायिक संगठन रहेगा और न यह लोक कल्याणकारी संस्था के रूप में काम कर पाएगा।

इसी तरह से मैं कुछ और विसंगतियों की तरफ आपका ध्यान दिलाना चाहता हूं। यद्यपि रेलवे मिनिस्टर साहब ने बहुत ही चालाकी भरा अपना यह बजट प्रस्तुत किया है, अगर वह चालाकी नहीं दिखायी होती तो मैं समझता हूं कि बजट के आंकड़े और ज्यादा भयावह होते। कुछ आंकड़े मैं आपके सामने रखना चाहता हूं। रेलवे एक बहुत बड़ा संगठन है और मूल्य ह्रास फंड में आपने यह केवल दो हजार रुपये रखे हैं। पिछले साल आपने 2115 रुपये रखा था। आप रेलवे का विस्तार कर रहे हैं और मूल्य ह्रास फंड में जो निधि है उसे घटा रहे हैं। इसे आप कैसे सपोर्ट करेंगे, रेलवे को कैसे चलायेंगे? एक दिन यह सारा का सारा ढांचा चरमरा करके गिर जाएगा और उस दिन आपको फिर नए सिरे से बहुत अधिक धन की आवश्यकता होगी और उस दिन मैं समझता हूं कि आप रेलवे को ठीक से नहीं चला पायेंगे। आपने मूल्य ह्रास फंड में कमी करके रेलवे को एक बड़ा आघात पहुंचाने का काम किया है। इस पर आपको ध्यान देना चाहिए। दूसरी बात जो मेरी समझ में नहीं आती है और मैं समझता हूं उपसभाध्यक्ष महोदया, इस सदन में बैठे हुए शायद किसी भी माननीय सदस्य की समझ में यह आने वाली बात नहीं है कि आपने पेंशन राशि में इस वर्ष केवल 2200 रुपये रखे है। पिछली बार 2700 रुपये रखे थे। जैसे-जैसे वेतन बढ़ता है उस तरह से पेंशन राशि भी बढ़नी चाहिए। आपने इस वर्ष

500 करोड़ रुपये राशि घटा दी। यह किस तरह की जादूगरी है, यह समझ में आने वाली बात नहीं है। आपके योजना आयोग से 11 हजार करोड़ रुपये मांगे थे आपको केवल 8300 करोड़ रुपये मिले हैं, पिछली बार आपको 8130 करोड़ रुपये मिले थे। 170 करोड़ आप कह सकते हैं आपको ज्यादा मिले हैं। लेकिन आपका कहना है, आपकी सरकार का कहना है कि मुद्रास्फीति 5 से 7 प्रतिशत की दर पर इस समय है और इस तरह से 170 करोड़ आपको बढ़ करके मिले नहीं हैं बल्कि मैं कह सकता हूं कि पिछले वर्ष से आपको करीब पांच सौ करोड़ रुपये कम प्राप्त हुए हैं। इसी तरह से चल स्टॉक, यह जो आपका रोलिंग स्टाक है, पिछले वर्ष आपने दो हजार करोड़ रुपये का प्रावधान किया था इस वर्ष आपने इसमें 812 करोड़ घटा दिए, केवल 1208 करोड़ आपने इसका प्रावधान किया है। तो इस तरह से आपके पास में नए वैगन्ज़ की भी कमी आएगी। यात्री सुविधा में आपने पिछली बार 103 करोड़ का प्रावधान किया था और आप कहते हैं कि यात्री सुविधा हम बढ़ा रहे हैं। इस वर्ष आपने घटा कर 80 करोड़ कर दिया है। आमान परिवर्तन में भी आपने 25 करोड़ घटाए हैं। दोहरीकरण में 26 करोड़ घटाए हैं और सिग्नलिंग में आपने 51 करोड़ घटा दिए। मैं आपके संज्ञान में लाना चाहता हूं कि आज से दो-तीन साल पहले फिरोजाबाद के पास में एक सिग्नलिंग की खराबी की वजह से बहुत बड़ी ट्रेन दुर्घटना हुई थी जिसमें सैकड़ों लोग मारे गये थे। तत्कालीन प्रधान मंत्री भी उस समय मौके पर गए थे परन्तु वहां की सिग्नलिंग व्यवस्था के जीर्णोद्धार का कार्य आज भी आपने नहीं लिया है, इस वर्ष भी आपने नहीं लिया है। क्या आप दूसरी ट्रेन दुर्घटना को आमंत्रित करना चाहते हैं? आपको उस पर ध्यान देना चाहिए था। इसी तरह से जो रेल की देनदारी है उसके लिए आपके पास तीन बड़े मद हैं। वेतन में आप पैसा देते हैं, ईंधन में पैसा देते हैं, भारतीय रेल वित्त निगम में देते हैं। मैं आपसे सिर्फ एक बात कहना चाहता हूं। इस में भी आप को एक प्रॉपर रेशियो रखना चाहिए। आप कहते हैं कि हमारा वित्त निगम फायदे में जा रहा है। यह फायदे में तो इसलिए जा रहा है क्योंकि आप उस से ऋण लेते हैं और ब्याज देते हैं। परन्तु कुल मिलाकर आप का जो यह स्ट्रक्चर है या संगठन है वह घाटे की ओर जा रहा है।

महोदय, मैं सुरक्षा के संबंध में भी एक बात कह देना चाहता हूं जिसे मैं बहुत गंभीरतापूर्वक आप के सामने रखना चाहता हूं। यह जो डकैतियां पड़ती हैं, यह चाहे फिर उत्तर प्रदेश में पड़ें, महाराष्ट्र में पड़ें या बिहार में पड़े वैसे तो आजकल ये बिहार में ज्यादा पड़ रही हैं। महोदय, अभी-अभी बिहार में जो एक डकैती पड़ी और जिस में हमारे देश के एक बहादुर सब-इंस्पेक्टर अभय कुमार सिंह की मृत्यु हो गयी, उस में जिस डकैत को उन्होंने मौके पर मार गिराया, राजेश नाम का, उस व्यक्ति की जेब से एक पेपर भी मिला है। "पायनियर" में छपा है। मान्यवर, आप ने भी पढ़ा होगा। उस पेपर में लिखा है कि उस ने अपनी मां के लिए पत्र लिखा है जिस में कहा है कि अगर कोई बात हो जाती है तो आप फलां एम.पी. और फलां एम.एल.ए. से संबंध स्थापित कर लेना और सारी बातें ठीक हो जाएंगी। इस से लगता है कि ये डकैतियां डालने वाले लोग साधारण लोग नहीं हैं। इस में ऐसे भी कुछ लोग हैं, यह बड़े दुख के साथ कहना पड़ता है, जिन लोगों की एप्रोच इस सदन और प्रदेशों में जो विधान मंडल हैं, वहां के लोगों तक है। इस नेक्सस को आप को तोड़ना पड़ेगा नहीं तो मैं समझता हूं कि इन डकैतियों पर आप कंट्रोल नहीं कर पाएंगे। इस के साथ-ही-साथ चूंकि रेल राज्य मंत्री जी आप भी उत्तर प्रदेश से हैं इसलिए आप से काफी अपेक्षाएं हैं। इस बारे में कुछ बातें मैं आप के सम्मुख रखना चाहता हूं।

महोदय, कासगंज मथुरा और कासगंज बरेली के आमान परिवर्तन के लिए 3950 लाख रुपए की आवश्यकता है, लेकिन आप ने एक लाख रुपए का प्रावधान किया है। मंत्री जी, आप से प्रार्थना है कि आप इस वर्ष यह कार्य प्रारंभ करा दें। इसी तरह से फर्रुखाबाद - शिकोहाबाद जो लूप लाइन है और कानपुर - झांसी रेलवे लाइनों के ट्रैक की हालात बहुत ही खस्ता है। वहां ट्रेन चलती नहीं है बल्कि रेंगती है। इस कारण कानपुर से झांसी 9 घंटे में पहुचते हैं जबकि यह 150-200 किलो मीटर का रास्ता है। महोदय, शिकोहाबाद से फर्रुखाबाद 8 घंटे में पहुंचते हैं जबकि यह सिर्फ 100-150 किलो मीटर का रास्ता है। आप से निवेदन है कि इन ट्रैक्स की खस्ता हालत को ठीक कराने की व्यवस्था करें। महोदय, पूर्वोत्तर रेलवे की कानपुर फर्रुखाबाद लाइन पर यशोदा और खुदलापुर स्टेशनों के बीच हजरतपुर गांव पड़ता है। कृपया यहां रेलवे ट्रैक बनवाने की कृपा करें। पूर्वोत्तर रेलवे की उपरोक्त लाइन पद गुरसहायगंज स्टेशन पड़ता है। महोदय, गुरसहायगंज बीड़ी उद्योग का केन्द्र है। अत: यहां स्टेशन पद प्रथम और द्वितीय श्रेणी के यात्रियों के लिए प्रतीक्षालय और यात्रियों की सुरक्षा के लिए रेलवे पुलिस चौकी की स्थापना कराने का कष्ट करें। फर्रुखाबाद-शिकाहाबाद लाइन पर स्थित भोगांव स्टेशन की लंबाई बढ़ाने और यात्रियों के लिए प्रतीक्षालय निर्मित कराने का कष्ट करें। महोदय, फर्रुखाबाद से दिल्ली आने-जाने के लिए केबल

एक ट्रेन कालंदी एक्सप्रेस है जिस में प्रथम श्रेणी के डिब्बे में तीन नहीं बल्कि केवल ढाई केबिन हैं और यह भी बड़ी जर्जर हालत में हैं आप से प्रार्थना हैं कि इस की जगह एक पूरा प्रथम श्रेणी का डिब्बा जोकि ठीक हालत का हो और एक ए॰ सी॰ स्लीपर क्लास का डिब्बा भी इस में जोड़ने की कृपा करें। महोदय, फर्रुखाबाद और दिल्ली के बीच में अगर एक एक्सप्रेस ट्रेन और संभव हो जो चलाने का करूट करें। मान्यवर, कालंदी एक्सप्रस ट्रेन पहले भोगांव स्टेशन पर रुकती थी, लेकिन जब से यह सरकार आई है तब से भेगांव स्टेशन पर इस ट्रेन का रुकना बंद हो गया है। महोदय, यह अन्याय तो नहीं होना चाहिए और आप की सरकार के आने के बाद तो सुविधा बढ़नी चाहिए। इसलिए भेगांव स्टेशन पर इस ट्रेन को पुन: रोकने की कृपा करें। मान्यवर, कानपुर-कासगंज-मथुरा के बीच चलने वाली ट्रेन पवन एक्सप्रेस में पहले प्रथत श्रेणी का डिब्बा लगता था। उसे दोबारा जोड़ने की कृपा करें। महोदय, कानपुर-कासगंज और आगरा के बीच केवल एक सुपरफास्ट ट्रेन मरुधर एक्सप्रेस चलती है। इस में पहले ए॰सी॰ स्लीपर का डिब्बा हुआ करता था जिसे हटा दिया गया है। मेरी प्रार्थना है कि इसे दोबारा जोड़ने की कृपा करें। साथ ही फर्रुखाबाद स्टेशन को, यदि संभव हो तो, कम्प्युटराइज करने की कृपा करें। मान्यवर, हरदोई से उरई वाया कन्नौज, फफूंद एक नई लाइन बिछाने के लिए सर्वे कराया गया है। इसी प्रकार गुरसहायगंज-भोगांव के बीच में एक नई लाइन डालने के लिए सर्वे कराया जाए।

मान्यवर, बद्रीनाथ, केदारनाथ, गंगोत्री और यमुनोत्री पूरे देश के हिंदुओं के लिए बहुत बड़े तीर्थ स्थल हैं और वहां जाने के लिए ऋषिकेश अंतिम स्टेशन हैं। मैं इस स्टेशन का स्तर बढ़ाने की प्रार्थना करता हूं। ऋषिकेश स्टेशन का स्तर बढ़ाया जाए और इसे कम्प्यूटराइज्ड किया जाय। साथ ही दक्षिण भारत के प्रत्येक प्रदेश से एक-एक ट्रेन ऋषिकेश तक चलाने की कृपा करें। मान्यवर, यह आप का इलाका है।

श्री सतपाल महाराज: ऋषिकेश के अंदर कम्प्युटर लगा दिया गया है। .... (**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): हमारे माननीय सदस्य कह रहे थे कि बद्रीनाथ, केदारनाथ तक ट्रेन ले जानी चाहिए।

श्री सतपाल महाराज: हम लोग तो रेल ले जाते, परन्तु विरोध भी हो रहा है उसका।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): क्यों?

श्री सतपाल महाराज: उस तरफ से विरोध हो रहा है, मैडम।

प्रो॰ राम बक्स सिंह वर्मा: मैडम, यह जो नार्दर्न रेलवे का दिल्ली स्थित अस्पताल है, यह बहुत खस्ता हालत में है। मैंने खुद देखा है। अगर कभी रेलवे राज्य मंत्री जी भी देख लें तो कृपा होगी। यह बहुत खराब हालत में है। इसकी दशा सुधारने के लिए आप माननीय मंत्री जी कुछ करिए।

मैडम, मैं एक मांग करना चाहूंगा कि सीनियर सिटीजन्स के लिए आपने द्वितीय श्रेणी के स्लीपर में कन्सेशन दिया है, मैं चाहूंगा कि द्वितीय श्रेणी स्लीपर की तरह से यह सुविधा प्रथम श्रेणी में, टू टायर ए॰सी॰ में, थ्री टायर ए॰सी॰ में भी दें। इससे मैं समझता हूं कि यह सीनियर सिटिजन्स के लिए सम्मान का द्योतक होगा, इसलिए यह बात आपको मान लेनी चाहिए।

मैडम, एक और मांग करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं यह बहुत जोरदार मांग करना चाहता हूं, मैंने सुना है कि रेलवे में कैटरिंग व्यवस्था पर आप कोई निर्णय लेने वाले हैं कि यह प्राइवेट सेक्टर को दे दिया जाए। मैं कहना चाहूंगा कि आपने प्राइवेट सैक्टर में कंबल देने का, बैड देने का काम किया है और इसका बड़ा प्रतिकूल असर पड़ा है। ठेकेदार सुनते ही नहीं हैं, फटे हुए कंबल ट्रेन में मिलते हैं। इसी तरह अगर आपने भोजन देने का काम भी प्राइवेट सैक्टर को दे दिया तो वहां इतना खराब भोजन मिलेगा और जिस पर आपका नियंत्रण नहीं रहेगा। इसलिए मेरी मांग है कि किसी भी हालत में प्राइवेट सैक्टर में यह कैटरिंग का काम नहीं दिया जाना चाहिए।

मैडम, अब मैं रेलवे की इन्कम बढ़ाने के बारे में अपनी बात रखना चाहूंगा कि रेलवे को इन्कम कैसे बढ़ सकती है। एक तो रेलवे स्टेशन के पास जो फालतू जमीन है, उसका व्यावसायीकरण किया जाना चाहिए, जैसा कुछ और साथियों ने भी सुझाव दिया है। दूसरा, एक साल में आप करीब 400 करोड़ टिकट देते हैं। इन टिकटों पर अगर आप विज्ञापन लेने का काम करें तो मैं समझता हूं कि हजारों करोड़ रुपया रेलवे में इन्कम आ सकती है। तीसरा, एक और सुझाव देना चाहता हूं, जो थोड़ा कठोर सुझाव है, हो सकता है कि आपको थोड़ा कष्ट भी हो, देख गया है कि जहां पर भी रेलवे का उदघाटन वगैरह होता है आप पूरे पृष्ट का विज्ञापन देते हैं। अब जम्मू-कश्मीर में शिलान्यास हो रहा है और यहां दिल्ली के अखबारों में, मुम्बई के अखबारों में निकल रहा है। इससे आपका बहुत खर्चा होता है। इस उद्घटन या शिलान्यास के लिए माननीय प्रधानमंत्री जी को जाना पड़ता है और उनके एक प्रोग्राम पद दो करोड़ रुपया खर्च होता है। मैं समझता हूं कि इससे रेलवे का बहुत बड़ा नुकसान हो रहा है। इस पर भी अगर

आप थोड़ा सा ध्यान दें तो मुझे विश्वास है कि रेलवे को इससे फायदा होगा।

इन्हीं शब्दों के साथ, मैडम, जो आपने मुझे समय दिया अपनी पूरी बात कहने के लिए, उसके लिए आपका बहुत बहुत धन्यवाद।

श्री सतपाल महाराज: उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं क्षमा चाहता हूं, रेलवे की यह परंपरा रही है कि जब जब रेल में बड़े बड़े काम हुए हैं तब तब यह विज्ञापन निकाले गए हैं।

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: महाराज जी, आप इकट्ठा ही जवाब दीजिएगा वरना फिर वाद-विवाद शुरू हो जाएगा।

श्री सतपाल महाराज: मैं थोड़ी सी बात कहना चाहता था, ज्यादा बात मैं नहीं कह रहा हूं।

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: नहीं, इसमें ऐसा है कि बड़े काम आने चाहिएं, लेकिन एडवर्टाइजमेंट से काम नहीं होता। जब जमीन के ऊपर होगा, तो जैसा आपने कहा, सामने होगा। .... (**व्यवधान**)...

श्री सतपाल महाराज: यह परंपरा रही है रेलवे की, कि जब जब कार्य हुए हैं, विज्ञापन दिया है।

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: हमने नहीं दिया। किसी ने नहीं दिया। जनता का पैसा है। आपका पैसा नहीं है, न मेरा पैसा है। यह जनता का पैसा है। .... (**व्यवधान**)...

श्री सतपाल महाराज: जनता को पता होना चाहिए कि देश में क्या हो रहा है। (**व्यवधान**) ....

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: नारायणसामी जी कह रहे हैं कि पांडुचेरी में भी काम करो । .... (**व्यवधान**)...

एक माननीय सदस्य: नारायणणमी जी भूल गए हैं कि पिछले पांच साल में क्या हुआ है?.... (**व्यवधान**)।

श्री सतपाल महाराज: जनता का पैसा है, जनता के लिए इस्तेमाल होना चाहिए। जनता के लिए क्या किया जा रहा है, बताना भी चाहिए। .... (**व्यवधान**)...

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: उसको भ्रम में डालने के लिए इस्तेमाल नहीं होना चाहिए। .... (**व्यवधान**)...

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खपर्डे) श्री जलालुदीन अंसारी। अंसारी जी, मैं आपसे एक रिक्वेस्ट कर सकती हूं, नारायणसामी जी का प्लेन है चार, सवा चार बजे, इसलिए आपसे पहले उनको बुलावा लें, अगर आपकी इजाजत हो।

श्री जलालुदीन अंसारी: हमको भी एक जरूरी काम है।

श्री वी॰ नारायणसामी: केवल सात मिनट लूंगा।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी खापर्डे): अब आप अपनी घड़ी देखिए, सात मिनट में यह बोल रहे हैं, इन्होंने समय में खतम किया या नहीं किया। श्री वी॰ नारायणसामी।

SHRI V. NARAYANASAMY: Madam, the hon. Railway Minister gave a very lengthy speech in the Lok Sabha this year. I thought there would be equitable distribution of railway facilities all over the country and the under-developed States would be taken care of. But I am disappointed because only two States have benefited by this Railway Budget. The first one is Bihar with which I have no quarrel. The other State is Karnataka. The reasons is that the hon. Prime Minister is from Karnataka. The Railway Minister is from Bihar. Unfortunately, Uttar Pradesh, from where the Minister of State for Railways comes, could not get much. One good thing that the Railway Minister has done is that he has made allocations for the North-Eastern Region and Jammu and Kashmir. We appreciate that.

Madam, the Railway Minister is very much concerned about railway accidents. He mentioned about the bomb blast at Jallandhar in his speech yesterday. Madam, I am very pained to say that there was no coordination between the Railway Ministry, the Home Ministry, the State Government and the Police administration. There is no protection for the passengers. The other day I was watching television. The hon. Home Minister was saying, "We had some discussion on railway safety, but we have not yet arrived at any concrete conclusion". The Railway Minister said, "We had a discussion and we arrived at some kind of an agreement as far as giving protection to the railways by the Central Government and the State Governments was concerned".

There is a contradiction in what the Home Minister says and what the Railway Minister says. I do not know what the State Government has to say. As far as the railways are concerned, bomb blasts, thefts and dacoities are an everyday phenomenon. The Minister has claimed that there was a reduction in train accidents in 1995-96. But that is not enough. In a vast country like India which has a railway track of more than 60,000 Kms., it is very difficult. But then why have you reduced the

railway staff? The Railways had a staff of about 16,000. You have not done any new recruitment. You are expanding railway facilities to various States. You have gauge conversions, doubbling of lines and you are increasing your rolling stock. But there has been no increase in the number of Railway empoyees. Accoridng to the figures that have been given, we find that 15,86,429 are regular employees. They had a total of about 16 lakh employees. They have reduced this by about 15,000 employees. Why? Then you have also done a great injustice to the Scheduled Caste, Scheduled Tribe and Backward Class employees. How many Scheduled Castes are Class-I Officers in the Railway administration? Only 1,091. How many Class-II employees are there? Only 1,077. The posts of Safai Karamcharis, etc. are full of Scheduled Castes, Scheduled Tribes and Backward Classes. You claim that your Government is committed to socialism and to upliftment of SCs, STs and Backward Classes. But this is what you are doing. Of course, this has been your legacy. And I am not blaming only your Ministry. In every Ministry and every Department, the Scheduled Castes, the Scheduled Tribes and the Backward Classes are a neglected lot.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Mr. Narayanasamy, don't forget that this Government has been there only for the last nine months. The figures that you are quoting pertain to previous years, years of your successive Governments. You should state only the facts in this House.

SHRI V. NARAYANASAMY: I said that there was no politics involved in it. We are all humanbeings.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: That is what I am telling you. *(Interruptions)*

SHRI V. NARAYANASAMY: I said it doesn't matter whether it is our Government or your Government. You have not followed what I said. That is your problem.

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: You had said particularly "you Government", the Common Minimum Programme, etc. You said that we are not treating the SCs, the STs and the Backward properly. You were mentioning like that. That is why I have raised it. But this has been done by you and you are blaming our Government.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Dr. Rajkumar, are you going to take two years to understand his language and is he also going to take two years more to understand your language?

I will give one example. Our Government introduced 27% reservation for OBCs in the Central Government employment. I don't know whether postings have been given on the basis of OBC reservation. The Railway Ministry has not even recognised the OBC employee's association, leave alone taking about giving reservation to them. This is the state of affairs in the Railway Ministry. The Finance Ministry is giving OBC reservation. The Ministry of Telecommunications is giving OBC reservation. But the Railway Ministry is not giving it. It has become a monopoly. It is controlled by secure bureaucrats.

Then, what is happening in railway contracts? There is a lot of corruption. The Railway Minister may not perhaps be knowing where this is taking place. But I know and I can tell him. In sleeper coach contracts, Rs. 1 lakh or Rs. 2 lakhs have to be given by the contractors every month. This is going on. Why don't you take steps to curb corruption? You say you don't have funds. You are giving contracts for purchasing rolling stock. You first try to minimise corruption. By that you will be able to mop up resources. You do that first instead. What you are doing is, you give Rs. 200 crores to a State, Rs. 50 crores to another State. You are just allocating the funds to the States. Ultimately you are not doing anything.

There are three important issues. One is corruption. The second is employees' welfare and the third is railway safety. You have to concentrate on these three important issues.

Now I will come to the problems of Tamil Nadu. I will deal with it in one or two minutes. Before that, there is another important thing. That is regarding RPF.

AN HON. MEMBER: GRP.

SHRI V. NARAYANASAMY: You call it GRP and I call it RPF. Prior to 1986, they had

the right to form an association. This right has been taken away. In 1990, when George Fernandes was the Railway Minister, he gave an assurance that the right of the RPF employees to form an association would be restored. Then, there was another Minister, Janeshwar Mishraji became the Railway Minister. In one year, we had two Railway Ministers. He also gave an assurance on the floor of Parliament to the effect that the RPF employees would be restored their right to form an association. Then, Jaffer Sharieffji became the Railway Minister. He also gave an assurance that they would be allowed the right to form association. But what has happened? Nothing has happened so far. What is happening is that the top officers, the IPS officers, who are sitting at the h'lp of affairs are not allowing restoration of the RPF people's right to form associations. After all, the RPF people are working for you, for protecting the railway property. Now, I don't want another assurance from you. I want you to act. I want your action in the matter. Three successive Railway Ministers could not do anything on this. Therefore, I want you to rectify the anomally, bring a Bill and remove that clause which prohibited the RPF men from forming associations.

The hon. Minister of Labour is sitting here. He takes care of the wells are of all the employees. I request the Railway Minister also to take care of the welfare of his employees.

Then, I will come to the pathetic condition of the railways in Tamil Nadu. What is the position? I will give you the comparative figures for Tamil Nadu and Karnataka because some time ago an hon. Member from Karnataka, who is not here at present, has spoken about Karnataka.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Your seven minute's time is over.

SHRI V. NARAYANASAMY: Madam, I will take one or two minutes more.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I am just reminding you.

SHRI V. NARAYANASAMY: Madam, so far as gauge conversion is concerned, only 27% of the total gauge conversion to be undertaken in Tamil Nadu is completed so far. But in the adjoining State, Karnataka, what is the percentage? It is 100%. The whole work relating to gauge conversion is over in our adjoining State. All the lines have become broad gauge in Karnataka because the Railway Minister was from that State.

AN HON. MEMBER: He was from your party.

SHRI V. NARAYANASAMY: See, I don't mince words. When Jaffer Sharief was the Railway Minister, I told him. What they did at that time was to shift an amount of Rs. 295 crores allocated for the State of Tamil Nadu to Karnataka. We blocked that. Furthermore, they spent so far about Rs. 6,000 crores for developing the railway system in Karnataka alone. What was the allocation made to Tamil Nadu? It was not even Rs. 120 crores. What is the population? It is more than 7 crores in Tamil Nadu while it is not more than 4 crores in Karnataka. Then, they have got the prestigious Konkan Railway project which goes *via* Mangalore. They have got that also.

3.00 P.M.

Then, Madam, I take up doubling of lines. Madam, broad-gauge was started between Madras and Villupuram about three years back. Apart from that, we have not seen any double line there. The hon. Minister has now allocated funds now only for the purpose of having broad-gauge between Madras to Trichy. It has to go up to Kanyakumari. They talk of connecting Kashmir to Kanyakumari, but what are they doing? They have stopped it at Madras itself. When we have to go to Kanyakumari, then either we go via Hyderabad or via Bangalore. This is the sorry state of affairs.

The hon. Minister has allocated Rs. 50 crores for Metro Rail. I congratulate him for that. But, what has he done? We have been crying like anything for a Rajdhani Express for the last several years. Firstly, they gave it once in a week and now they have made it twice a week. If Metropolitan cities like Bombay and Calcutta are getting Rajdhanis every day, then why is Madras alone neglected? You started this train about three or four years back, but still you have not made it a daily train. The Railways started a superfast train, Tamil Nadu Express, in the year 1973. After 20 years, no other train has been introduced between Delhi

and Madras. There is a demand for a railway line up to Dindigul. What have you done? You are giving up to Trichy now. It will take a minimum of three-four years more to reach up to Dindigul. Apart from that, Mr. Minister, there is no double line between Madras and Madurai. From Villupuram to Kanyakumari it is only a single line. Mr. Minister, this injustice is being done to Tamil Nadu in spite of there being eight Ministers—four Cabinet Ministers and four State Ministers—in the Union Government from Tamil Nadu. Although they are trying their best, neither the Railway Minister nor the Finance Minister is budging. The Finance Minister has given only Rs. 410 crores as assistance to you. Mr. Minister, the injustice which you have done to Tamil Nadu is not tolerable. You have been hearing the voice raised by the Chief Minister of Tamil Nadu also.

Madam, now I come to my State. As far as survey is concerned, they have included nine locations from the State of Karnataka, but in Tamil Nadu and Pondicherry they have only one survey and that is between Pondicherry and Tindivanam. This line connects two States, not one State. Mr. Minister, you have given broad-gauge only between Pondicherry and Villupuram. I demand two things.

DR. Y. LAKSHMI PRASAD: It should be up to Yanam.

SHRI V. NARAYANASAMY: We cannot ago to Yanam. Mr Minister, Trichy—Nagore-Karaikal railway line was announced by the previous Railway Minister. Survey was done for it. Then, this scheme was cancelled. Why are you neglecting it? Why are you stopping it at Nagore? In the Karaikal region Tirunallar is there where you find the *Sanlishwar* Temple. If a person goes to that temple, then he gets *moksha*. You are neglecting that temple.

SHRI DIPANKAR MUKHERJEE: Madam, I request Mr. Narayanasamy to tell the names of places slowly so that the Minister could note them down. Otherwise, it will be very difficult for the Minister to note down the names. This is my humble submission to him.

SHRI V. NARAYANASAMY: If the Minister is not able to follow, then what can I do? Mr. Minister, I demand that global ticketing system should be introduced at Pondicherry Railway Station. Now, you are giving only one-way ticket through the computer network. Secondly, doubling of lines between Madras and Madurai is very important for passengers.

Then, I take up the problem of the ICF Coach Factory which is a prestigious coach factory. After you established a coach factory at Kapurthala, you have forgotten ICF Coach Factory. Now, you have reduced the capacity of wagon production also. This factory needs modernisation immediately. Kindly allocate funds for that. Then, to connect Delhi and Kanyakumari, there should be a direct train for passengers who go from the north on pilgrimage to Kanyakumari. Kindly introduce one such train. Then, the Rajdhani Express between Delhi and Madras should be on a daily-basis. Kindly don't ignore the people of Tamil Nadu and also my State, Pondicherry. When you are giving Rajdhani Express trains to other States, then why are you not giving the same to Tamil Nadu? With these words, I demand the hon. Minister to come with positive proposals for the purpose of enhancement of funds for Tamil Nadu region.

श्री जलालुदीन अंसारी (बिहार): महोदया, खुशी की बात है कि रेल बजट में देश के पिछड़े क्षेत्रों, पूर्वोत्तर क्षेत्र और जम्मू-कश्मीर का खास तौर से ध्यान रखा गया है जो एक स्वागत योग्य बात है। मैं भी इसका पुरजोर स्वागत करता हूं। लेकिन इस बात को ओर मैं विशेष रूप से रेल मंत्रालय का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि रेल बजट में स्पष्ट दिशा का अभाव है। जो डायरैक्शन होना चाहिए, जो दिशा रेल बजट की होनी चाहिए, पूरे देश के पैमाने पर, इसका अभाव है। इसमें न तो रेलवे के विकास की कोई स्पष्ट और ठोस नीति है और न ही माल और यात्री यातायात में रेलवे के लगातार गिरते हुए प्रतिशत को रोकने की तरफ कोई कदम उठाया गया है। मै दिशा विहीन इसलिए कह रहा हूं कि रेलवे के विकास के लिए न कोई इनकी स्पष्ट नीति और दिशा है और उसी तरह से आप देखेंगे कि माल और यात्री यातायात में लगातार उनके प्रतिशत में गिरावट होती जा रही है। तो इन कारणों का विश्लेषण करना होगा। इस गिरावट का जो प्रतिशत है, उसको समाप्त करने के लिए इस बजट में कोई ठोस कदम नहीं उठाया गया है। इस ओर मैं माननीय रेल मंत्री जी, अभी माननीय राज्य मंत्री जी यहां उपस्थित है, उनका ध्यान आकर्षित करना चाहूंगा। जहां तक बड़े पैमाने पर आप रेल बिछा रहे

है, उसकी अत्यधिक आवश्यकता है और हर तरफ से इसकी मांग भी हो रही है। यह मांग वाजिब है। लेकिन जो ट्रैक है, उस ट्रैक के नवीनीकरण के कार्य को रेलवे समुचित रूप से नहीं कर पा रहा है। रेलवे ट्रैक का अगर सही तरीके से आधुनिकीकरण नहीं किया गया तो जो मौजूदा ट्रैक है जिसके कारण रेलवे के संचालन में बहुत सारी गड़बड़ियां होती हैं और यहां तक कि दुर्घटनाएं भी होती है। समुचित रूप से इस ट्रैक के आधुनिकीकरण और नवीनीकरण के लिए न ही कोई ठोस योजना बनायी है और न इसके लिए खासी रकम का इंतजाम किया है। खुशी की बात है कि इन्होंने सफाई कर्मचारियों की जो ठेकेदारी प्रथा चलाई थी, उसको समाप्त करने की घोषणा हमारे माननीय रेल मंत्री जी ने की है। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे में जो ठेकेदारी प्रथा है, उसको समाप्त करने के लिए क्या आप कोई ठोस कदम उठाने जा रहे हैं? मेरी मांग है, मैंने पिछली बार भी कहा था कि ठेकेदारी प्रथा से रेलवे के अंदर रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों का एक हिस्सा इसी ठेकेदारी प्रथा के कारण माफिया गिरोह के रूप में पैदा हो रहा है तथा रेलवे के विकास में, रेलवे के संचालन में, उसके प्रशासन में और उसकी सुरक्षा में बाधक बन रहा है। इसकी आप छानबीन कीजिए और सही तरीके से जांच कीजिए। माननीय रेल मंत्री जी का कल ही एक पत्र मुझे मिला है जिसमें उन्होंने पिछले बजट का हवाला देते हुए कहा था, जिसमें हमने गोरखपुर की चर्चा की थी, कि उनकी जांच में इस तरह का कोई माफिया गिरोह गोरखपुर में नहीं मिला। महोदया, मैं कहता कुछ हूं और जवाब कुछ मिलता है। मैं फिर कहना चाहता हूं कि रेलवे में ठेकेदारी प्रथा को कायम रखने के कारण इस तरह के गिरोह पैदा हो रहे हैं इसलिए मेरी मांग है कि ठेकेदारी प्रथा को आप समाप्त कीजिए। आपके पास काफी लोग हैं जिनके जरिए आप रेलवे लाइन बिछाने का काम को कर सकते हैं। वह काफी अनुभवी है जैसे गैंगमैन को आप ले लीजिए।

वह वर्षों से काम करता चला आ रहा है उसको क्यों नहीं आप रेलवे का स्टाफ बना लेते हैं? उसे क्यों नहीं समायोजित कर लेते हैं? ठेकेदारी प्रथा के जरिए जो लोग नई रेलवे लाइनें बिछा देते हैं और उस पर बहुत सारी दुर्घटनाएं होती है तो इस पर भी आपको ध्यान देना चाहिए। यह सही है कि रेलवे देश का सबसे बड़ा, सबसे प्रमुख यातायात का संगठन है, यह एक उद्योग है। अगर इसका सिर्फ व्यावसायिक लाभ उठाना है, यह मंशा है तो यह एक पक्ष है, यह कामर्शियल पक्ष है। साथ ही साथ जो सोशल आब्लीगेशन हैं सामजिक दायित्व हैं जिसको आमतौर पर रेलवे के जन कल्याणकारी कार्य कहते हैं, इसके जरिए से आम जनता को सहायता पहुंचाना, साहूलियत देना यही इसका जन कल्याणकारी कार्य है। यह इसका दूसरा पहलू है। इसको ध्यान में रखते हुए इस बजट में कोई दीर्घकालीन विकास की योजना आपकी नहीं है। आप नीतियों का निर्धारण करने के मामले में भी दिशा-विहीन की स्थिति में है। आप बहुत जगह पर काम कर रहे हैं, रेलवे लाइनें बना रहा हैं, विकास के कार्य हो रहे हैं, बड़े पैमाने पर उद्घाटन हो रहे हैं काफी आपका नाम हो रहा है, सब लोग खुश भी है और मैं भी एक हद तक खुश हूं लेकिन पूरी तरह पर खुश नहीं हूं। इसीलिए मेरा कहना है कि रेल परिवहन का उपयोग करने के लिए कुल चार अरब से अधिक यात्री, 93 प्रतिशत यात्री दूसरे दर्जे में और उप-नगरीय रेल गाड़ियों में यात्रा करते हैं। यह ठीक है कि आपने साधारण दर्जे पर कोई भाड़ा या किराया नहीं बढ़ाया है लेकिन शयनयान श्रेणी के किराये में पांच प्रतिशत की वृद्धि कर दी है। शयानयान श्रेणी के यात्री भी सामान्यतः निम्न आय वर्ग के लोग ही होते हैं और आमतौर पर इसमें उच्च वर्ग के लोग नहीं जाते हैं। उसमें अलग उनकी क्लास बना दी है इसलिए वे उसमें जाते हैं। मगर दुर्भाग्यवश आपने रेल बजट में किराया बढ़ाकर उन पर बोझ लाद दिया है और यह किराये की बढ़ोत्तरी उनके लिए तकलीफदेह होगी। अगर आप पांच प्रतिशत की यह वृद्धि उनके लिए नहीं करते तो ज्यादा अच्छा होता। मैं आपसे कहना चाहूंगा कि आपने इलिट क्लास पर ज्यादा बोझ लादा है तो वह वहन करने की स्थिति में हैं इसलिए आपने अच्छा किया है और उसके जरिए आपने आम लोगों पर बोझ बढ़ाने का प्रयास नहीं किया है, यह स्वागत योग्य बात है। परन्तु आपने यह पांच प्रतिशत की वृद्धि निम्न आय वालों के लिए की है आप इसे वापस लेने पर पुनर्विचार करें, यह मेरा निवेदन है।

दूसरी चर्चा मैंने ट्रैक के नवीनीकरण की है। रेलवे की ट्रैक नवीनीकरण के मामले में स्थिति बहुत खराब है। एक लाख सात हजार किलो मीटर में से दस प्रतिशत का तुरन्त नवीनीकरण होना चाहिए, ऐसा अनुमान है और इसकी आवश्यकता है। लेकिन 1996-97 का लक्ष्य मात्र 2,564 किलो मीटर था और नौ हजार किलो मीटर का नवीनीकरण किया जाना है जो कि अभी तक नहीं हुआ है। यह जो नौ हजार किलो मीटर का नवीनीकरण किया जाना है उसके लिए बारह सौ पचास करोड़ का प्रावधान आपने इस बजट में किया है।

9000 किलोमीटर एरिया के नवीनीकरण हेतु मात्र 1250 करोड़ रुपये का प्रावधान ऊंट के मुंह में जीरे वाली कहावत चरितार्थ होती है। जब तक नवीनीकरण नहीं

होता, इसी ट्रैक पर गाड़ियां चलाने की मजबूरी बनी रहेगी, सुरक्षा की दृष्टि से यह कोई अच्छी बात नहीं है। इसलिए हम कहेंगे कि जिन मदों पर अधिक पैसा खर्च करने के प्रावधान की जरूरत थी उसको आपने इस बजट में नहीं किया। जब तक ट्रैक का आधुनिकीकरण नहीं करेंगे तो निश्चित तौर पर आपको रेलवे के संचालन में कामयाबी नहीं मिलेगी। इस तरह से हम एक लाइन में इस बजट को कह सकते हैं,—आम जनता पर बोझ नहीं पर आम लोगों को सहूलियतें भी नहीं। आम जनता पर कर का बोझ आपने नहीं लादा, आम जनता को आपने सुविधाएं भी नहीं दी हैं, यह एक लाइन का मूल्यांकन इस बजट का मेरी समझ से है।

अभी हमारे मित्रों ने कहा कि बिहार में और कर्नाटक में काफी रेल लाइनें दी गई हैं। बिहार से रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान जी हैं और कर्नाटक से हमारे प्रधान मंत्री जी हैं। उत्तर प्रदेश से हमारे रेल राज्य मंत्री सतपाल जी महाराज हैं इसलिए उत्तर प्रदेश को भी रेल लाइनें दी गई हैं। मैं यह कहना चाहूंगा कि बिहार में रेलवे के विकास के लिए काम हुए हैं लेकिन मेरी शिकायत बिहार का होने के नाते यह है कि उत्तरी बिहार में जिस काम को किया गया है उसका मैं तहेदिल से स्वागत करता हूं लेकिन साथ ही साथ दक्षिण बिहार की उपेक्षा भी की गई है। मैं 1994 से लगातार मांग कर रहा हूं इस सदन के माध्यम से, रेल मंत्रालय से और माननीय रेल मंत्रियों से कि दक्षिण बिहार के लिए आप ध्यान दें। करीब-करीब जितने भी धार्मिक स्थल है, सभी को गत वर्ष से लेकर इस वर्ष तक रेल लाइनों की सुविधायें देने और सारी सुविधायें देने का प्रयास किया गया है। मैं इसका तहेदिल से स्वागत करता हूं लेकिन उपसभाध्यक्ष महोदया, मैं आपसे कहना चाहता हूं कि रेल राज्य मंत्री श्री सतपाल जी महाराज साक्षात महाराज हैं। इसलिए मेरा इनसे निवेदन है कि बौद्ध गया जिसको बौद्ध सर्किट के नाम से जाना जाता है, उस सर्किट की आपने घनघोर उपेक्षा की है जिसका मैं पहला उदाहरण देता हूं। समय कम है गत वर्ष बहस के बाद बजट का उत्तर देते हुए माननीय रेल मंत्री श्री राम विलास पासवान जी ने कहा था कि नागपुर से गया तक वे एक नई रेल गाड़ी अगले साल से चलायेंगे यानी इस साल से चलनी चाहिए। लेकिन मैं यह कहना चाहता हूं कि गया दो धर्मों का संगम स्थल है, महान हिन्दू धर्म और महान बौद्ध धर्म का। प्रतिवर्ष लाखों लोग गया और बौद्ध गया में आते हैं और उनको ट्रेनों से आने जाने की सुविधाएं भी बरकरार हैं, पर कम हैं। लेकिन जब तक वहां टर्मिनल नहीं बनाया जाता तो जो ट्रेन नागपुर से गया तक चलाई जायेगी, मेरे जैसे आदमी को पता नहीं चलता कि ट्रैन कैसे आयेगी और वापिस होगी।

रेल विभाग में बहुत से वरिष्ठ पदाधिकारी और विशेषज्ञ यहां बैठे हुए हैं। 1994 में ही ईस्टन रेलवे के जनरल मैनेजर ने सांसदों के साथ मीटिंग की थी उसमें रेलवे बोर्ड के जो अभी चेयरमैन हैं श्री सी०एल० काव उन्होंने बताया था कि जब तक गया में टर्मिनल का निर्माण नहीं किया जायेगा तब तक गया से ट्रेन का आगमन और निर्गमन नहीं हो सकता है। इसलिए मेरी पहली डिमांड है, मांग है कि गया में एक टर्मिनल की स्थापना की जाए। 16 फरवरी को माननीय रेल मंत्री राम विलास पासवान वहां गए थे, दुर्भाग्यवश मैं वहां नहीं था, वे रेलवे प्लेटफार्म के आधुनिकीकरण का उद्घाटन करने आए थे। लेकिन कोई ऐलान उन्होंने नहीं किया। मैं चाहूंगा कि वहां पर टर्मिनल का निर्माण किया जाए। वहां पर टर्मिनल के लिए जमीन है। वहां पर जमीन वगैरह की कोई दिक्कत नहीं है। मैं आपको बताना चाहता हूं कि वहां पर स्टीम लोको शेड था और यह अब खत्म हो गया है क्योंकि स्टीम इंजन खत्म हो गया है। इसलिए सारी जमीन खाली पड़ी हुई है। इसलिए वहां पर टर्मिनल बनाये। महोदय, आपने ऐलान किया था कि दीक्षा एक्सप्रेस नागपुर से गया तक जाएगी, यह 16 फरवरी की बात है। तो दीक्षा एक्सप्रेस नागपुर से चले, इसके लिए आप वहां पर टर्मिनल बना दीजिए, यह मेरी डिमांड है।

साथ ही साथ इस क्षेत्र के लोगों की यह डिमांड भी है कि गया से चेन्नई और गया से मुंबई के लिए रेल की सुविधा होनी चाहिए। इसलिए सीधी ट्रेन वहां से चलाई जाए। यह उस क्षेत्र के लोगों की मांग है। इसके साथ ही राजगीर से बोध गया रेल लाइन का निर्माण कराया जाए। तीसरा पटना-गया रेल खंड, के दोहरीकरण के कार्य को 1997-98 वर्ष में पूरा किया जाए।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): अंसारी जी, आपकी पार्टी का समय जो है वह 10 मिनट का है।

श्री जलालुदीन अंसारी: मैं दो मिनट में खत्म करता हूं।

पिछली बार हमारे माननीय मंत्री जी ने ऐलान किया था कि पटना-गया रेल खंड के दोहरीकरण का कार्य होगा। लेकिन दुख के साथ कहना पड़ता है कि वह मात्र 12 किलोमीटर है। यह कौन सी दोहरीकरण की बात हुई? इसलिए मेरी मांग है कि इस क्षेत्र की जनता की कठिनाइयों को ध्यान में रखते हुए पटना और गया रेलवे खंड, जिसकी दूरी 91 किलोमीटर है, उसके दोहरीकरण का काम

1997-98 साल में आप करें। 3 मार्च 97 को डेहरी आन सासाराम के बीच में गुड्स ट्रेन डिरेल हो गई। मैं उस दिन की राजधानी से चला था। इनका कंट्रोलिंग सिस्टम कितना गड़बड़ है मैं उसका उदाहरण आपको दे दूं। राजधानी आ गई, 10 बजे गया में और वहां से उनको डेहरी आन सोन के लिए खोल दिया। डेहरी-आन सोन में वह दो घंटे ठहरी रही। फिर उसको लौटकर गया लाए और गया से पटना होते हुए वह दूसरे दिन दिल्ली रात 8 बजे पहुंची। यह सारा दोष संचालन का है, इनके कंट्रोल का है। सासाराम डेहरी आन सोन के बीच में करबंदिया के पास गुड्स ट्रेन डिरेल हो जाती है। उसके बाद आप गुड्स ट्रेन को छोड़ते हैं ते वह वहां जाकर टकरा जाती है और लाइन जाम हो जाती है। फिर इस गाड़ी को वहां से भेजना, फिर गया लौटना और पटना होते हुए आना, 6 बजे जब मेरी नींद टूटी तो पाया कि दानापुर में हमारी गाड़ी है। मैं 3 तारीख की रात और 4 तारीख सुबह की बात कर रहा हूं। यह इनका कंट्रोल सिस्टम है। दोषी अधिकारियों के खिलाफ कार्यवाही होगी या नहीं होगी? पश्चिम बंगाल के आठ सांसद मेरे साथ उस ट्रेन में थे। मंडल साहब थे, जैदी साहब थे और 6 सदस्य थे। मैं मांग करता हूं कि रेलवे बोर्ड, रेलवे मंत्रालय, रेल मंत्री इसकी जांच करायें और इस तरह के गैर जवाबदेहीपूर्ण कंट्रोल सिस्टम के लिए जो जिम्मेदार है उनको सजा दी जाए।

फिर मेरी मांग है कि जमालपुर रेलवे लोकोमोटिव कारखाने का आधुनिकीकरण किया जाए, उसका मार्डनाइजेशन किया जाए। यह उस इलाके की मांग है। गडहरा में डीजल इंजन बनाने या कोच बनाने का कारखाना खोला जाए। बिहार के जो दक्षिणी इलाके हैं उनको रेलवे मुख्यालय से हजारी बाग, दुमका और औरंगाबाद इन जिला मुख्यालयों को रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। इसके साथ ही मैं आपको बताना चाहता हूं कि आरा-सासाराम जो लाइट रेलवे के नाम से मशहूर था, उसको फिर से चालू किया जाए। बलिया से बक्सर को रेल लाइन से जोड़ा जाए, इस पर आप विचार करेंगे। इसके साथ-साथ मैं आपसे कहना चाहूंगा कि मुगलसराय से पटना हो कर जो लाइन जाती है, इस पर इलेक्ट्रीफिकेशन किया जाए। कुछ काम तो शुरू हुआ है (समय की घंटी) मुगलसराय से आसनसोल के बीच इलेक्ट्रीफिकेशन नहीं हुआ है। उधर कुछ काम शुरू हुए हैं (व्यवधान)

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): अंसारी साहब 10 मिनट थे, आपने बीस मिनट ले लिया है।

श्री जलालुदीन अंसारी: इन शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। हम चाहेंगे जो सुरक्षा का मामला है, इन तमाम चीज़ों और यात्रियों का बेहतर रेल सेवा दे सकें, इस ओर रेल मंत्रालय और रेल मंत्री जी ध्यान दें। इन शब्दों के साथ मैं रेल बजट का समर्थन करता हूं।

उपसभाध्यक्ष: धन्यवाद।

†[شکری جلال الدین انصاری "بہار": میرے خوشی کی بات ہے کہ ریل بجٹ میں دیش کے پچھڑے ہوئے علاقوں پر وشیش دھیان نہیں دیا گیا ہے جو ایک سنگین بات ہے۔ میں ابھی اس کا پرزور سوال کرنا چاہوں گا لیکن اس بات کی اوور سیس ڈیولپمنٹ فورم جیسے ریل منتری الیہ کا دھیان دلانا چاہتا ہوں کہ ریل بجٹ میں انفرسٹرکچر رشتا کا ابھاو ہے۔ جو ڈیولپمنٹ ہونا چاہیئے۔ جو رشتا ریل بجٹ کی ہونا چاہیئے۔ پورے دیش کے پیمانے پر اس کا ابھاو ہے۔ اس میں نہ تو ریلوے کے وکاس کی کوئی اسپیشٹ اور ٹھوس نیتی ہے اور نہ ہی مال اور یاتری بھاڑا بابت میں ریلوے کے لگاتار کرتے ہوئے پرتیسپردھا کرنے کی طرف کوئی قدم اٹھایا گیا ہے۔ میں "رشتا دھیان" اکرشت کرنا چاہتا ہوں کہ ریلوے کے وکاس کیلئے کوئی "اسپیشٹ نیتی" اور رشتا ہے اور اس طرح سے آپ دیکھیں گے کہ مال اور یاتری بھاڑا بابت میں لگاتار کئے پرتیسپردھا میں گراوٹ ہوتی جا رہی ہے۔ تو ان "کارنوں کا دھیان" کرنا ہوگا۔ اس گراوٹ کا جو پرتیسپردھا ہے اسکو سمپت کرنے کیلئے اس بجٹ میں کوئی ٹھوس نتیجہ نہیں اٹھایا گیا ہے۔ اس طرف میں مانیہ ریل

†[] Transliteration in Arabic Script.

اور صحیح طریقہ سے جانچ کیجئے۔ مانیہ ریل منتری جی کا محل ہی ایک پتر مجھے ملا ہے جس انہوں نے پچھلے بجٹ کا حوالہ دیتے ہوئے کہا تھا کہ جس ہم نے گورکھپور کی جیسی جو آنکی جانچ میں سرے کا کوئی مانیہ گرہ گھر نہیں ملا۔ میں نے کہا کچھ نہیں اور جواب کچھ ملتا ہے۔ میں پھر کہنا چاہتا ہوں کہ ریلوے میں ٹھیکیداری پر تھا کو قائم رکھنے کی وجہ سے اسٹرائک کے دوران پیدا ہو رہے ہیں۔ اسلئے میری مانگ ہے کہ ٹھیکیداری پر تھا کو آپ ختم کیجئے۔ آپکے پاس کام کی کوئی کمی نہیں ٹھیکے کے ذریعہ آپ ریلوے لائن کے بچھانے کے کام کو کر سکتے ہیں۔ وہ کافی تجربہ کار ہیں جیسے لیگنگ مین کو آپ لے لیجئے وہ سالوں سے کام کرتا چلا آ رہا ہے اسکے کیوں اپنے آپ ریلوے کا اسٹاف بنا لیتے ہیں۔ اسے کیوں نہیں "سیاہ وجیت" کر لیتے ہیں۔ ٹھیکیداری پر تھا کے ذریعہ جو لوگ نئی ریلوے لائنیں بچھا دیتے ہیں اسپر بہت ساری "ورکشاپ لائنیں ہوتی ہیں" تو اسپر بھی آپ کو دھیان دینا چاہیے۔ یہ صحیح ہے کہ ریلوے دنیا کا سب سے بڑا۔ سب سے بڑا کوہ یاتایات کا نیٹ ورک ہے۔ یہ ایک ارگنائزیشن ہے اسکا صرف "ورکنگ ایکسپنس" اٹھانا ہے۔ یہ منتا ہے تو یہ ایک پکشن ہے۔ یہ کلم شنل والیلوے ہے۔ ساتھ ہی ساتھ جو سوشل آبلیگیشن ہیں "ساما جک دائتو" ہیں۔ جیسے عام طور پر ریلوے کے جو سوشل آبلیگیشن ہیں "جن کلیان کاری کاریہ" کہتے ہیں اکھاڑ ریلوے عام جنتا کو مدد پہنچانا۔ سہولیات دینا جیسے استھا "جن کلیان

منتری جی۔ ابھی مانیہ ریل منتری جی یہاں موجود نہیں ہیں اگر دھیان آکرشت کرنا چاہونگے۔ اچانک بڑے بیمانہ پر آپ ریل بچھا رہے ہیں اسکی بہت زیادہ ضرورت ہے اور ہر طرف سے اسکی مانگ بھی ہو رہی ہے یہ واقعی واجب ہے۔ لیکن جو ٹریک ہے اس ٹریک کے نوین روپ کے کام کو اور صحیح ڈھنگ سے نہیں کر پا رہا ہے۔ ریلوے ٹریک کا اگر صحیح طریقہ سے "آر رینیول" یعنی (پرانے کو نیا بنانا) میں بہت ساری گھٹنا ئیں "ڈیریلمنٹ" کی ہوتی ہیں اور یہاں تک کہ "گھٹنا ئیں" بھی ہوتی ہیں۔ "مصنوعیت روپ سے" اصل ٹریک کے "آدھونیکیکرن" اور نوین کرن" کیلئے نہ ہی کوئی ٹھوس اپر بنانا ہے اور نہ ہی ٹھیکیدار کو خاص رقم کا انتظام کیا ہے۔ خوشی کی بات ہے کہ انہوں نے صفائی کرمچاریوں کی جو ٹھیکیداری پر تھا چلی آ رہی تھی اسکو ختم کرنے کی گھوشنا ہمارے مانیہ ریل منتری جی نے کی ہے لیکن میں کہنا چاہتا ہوں کہ ریلوے میں جو ٹھیکیداری پر تھا ہے اسکو ختم کرنے کیلئے آپ کوئی ٹھوس قدم اٹھانے جا رہے ہیں۔ میری مانگ ہے۔ میں نے پچھلی بار بھی کہا تھا کہ ٹھیکیداری پر تھا سے ریلوے کے اندر ریلوے کے ادھیکاری اور کرمچاریوں کا ایک حصہ اسی ٹھیکیداری پر تھا کے کسی نہ کسی روپ میں "مافیا گروہ" کے روپ میں پیدا ہو رہا ہے اور ریلوے کے وکاس میں۔ ریلوے کے منیجمنٹ میں۔ اسکے پرفارمنس میں اور اسکی سرکھشا میں رکاوٹ بن رہا ہے۔ اسکی آپ جانچ میں کیجئے

کمرے کی پوزیشن میں ہیں اسلئے آپنے اچھا کیا ہے اور اسکے ذریعہ آپنے عام لوگوں پر بوجھ ہٹا لیا ہے کا پریاس نہیں کیا ہے یہ "سوگات پر گیہ" بات ہے۔ لیکن آپنے یہ پانچ فیصد کا اوسط فی کم آمدنی والے لوگوں کیلئے کی ہے۔ آپ اسے واپس لینے پر دوبارہ غور کریں۔ یہ میرا سوجھاؤ ہے۔

دوسری چیز جو میں نے "ٹریکشن کے نو ٹیکنیکل" کی کی ہے۔ ریلوے کی ٹریکشن نو ٹیکنیکل کے معاملے میں اسٹینڈرڈ بہت خراب ہے۔ ایک لاکھ سات ہزار کلو میٹر میں سے دس فیصد کا فور "نو ٹیکنیکل" ہونا چاہیے ایسا اندازہ ہے اور اسکی ضرورت ہے۔ لیکن 97-1996 کا نشانہ ۵۲۰۰ کلو میٹر تھا اور ۹ ہزار کلو میٹر کا "نو ٹیکنیکل" کیا جاتا ہے جو کہ ابھی تک نہیں ہوا ہے۔ یہ جو ۹ ہزار کلو میٹر کا "نو ٹیکنیکل" کیا جاتا ہے اسکیلئے ۱۲۰۰ کروڑ روپیہ کا "پراوژن" آپنے اس بجٹ میں کیا ہے ۹۰۰ کلو میٹر ایسا پائے "نو ٹیکنیکل" یعنی ۱۲۵۰ کروڑ روپیہ کا پراوژن" اونٹ کے منہ میں زیرے والی کہاوت" کی مثال ہوگا جبتک نو ٹیکنیکل نہیں ہوتا اس ٹریک پر گاڑیاں چلانے کی مجبوری بنی رہیگی۔ سر کھشا کی دردشا سے یا کوئی اچھی بات نہیں ہے اسلئے ایسے کمپلیکس جن مدوں پر زیادہ پیسہ خرچ کرنے کے پراوژن کی ضرورت تھی اسکو آپنے اس بجٹ میں نہیں کیا۔ جبتک ٹریک کا نو ٹیکنیکل کاری کارید" ہے کے پہی اسکا دوسرا پہلو ہے۔ اسکو دھیان میں رکھتے ہوئے اس بجٹ میں کوئی "ڈیمرڈ کالین وکاس کی بوجھنا" آپکی نہیں ہے۔ آپ نیدیوں کا نو دھارن کرنے کے معاملے میں "دشا وہین" کی استھتی میں ہیں۔ بہت جگہ پر کام کر رہے ہیں۔ ریلوے لائینیں بنا رہے ہیں۔ وکاس کے کام کر رہے ہیں۔ بڑے پیمانے پر اوگھاٹن ہو رہے ہیں۔ کافی آپکا کام ہو رہا ہے سب لوگ خوش بھی ہیں اور میں بھی ایک حد تک خوش ہوں۔ لیکن پورے معنوں پر خوش نہیں ہوں اسلئے میرا کہنا ہے کہ ریل پر بوجھ کا ابیگرن کرنے کیلئے کل جاداری سے زیادہ یا شری۔ ۲۰۰۰ فیصد یا شری دوسرے دوسرے میں اور "اپ گریڈیشن ریل کا ڈبوں" میں یا خرابی میں۔ یہ ٹھیک ہے کہ آپنے سادھارن درجہ پر کوئی بھاڑہ یا کرایا نہیں بڑھایا ہے۔ لیکن "منی بان متعدیتی" کے کرایہ میں پانچ فیصد کا اضافہ کر دیا ہے۔ "سہولیاں متعدیتی کے دیاتروں" پر عام طور پر کم آمدنی والے لوگ ہی ہوتے ہیں اور عام طور پر اسمیں اونچے طبقے کے لوگ نہیں جاتے ہیں۔ اسمیں اکثر مڈل کلاس بنیادی ہے۔ اسلئے وہ جاتے ہیں۔ مگر پھر بھی آپنے ریل بجٹ میں کرایہ بڑھا کر ان پر بوجھ لاد دیا ہے اور کرایہ کی بڑھوتری اگلے لئے تکلیف دہ ہوگی۔ اگر آپ پانچ فیصد کی یہ "وردھی" اگلے سال نہیں کرتے تو زیادہ اچھا ہوتا۔ میں آپ سے کہنا چاہتا تھا کہ آپنے "اے سی فرسٹ کلاس" پر زیادہ بوجھ لاد دیا ہے تو اسے واپس

بھی دھامک استعمال میں سبھی کو" پچھلے سال
سے نے کہ" اس سال تک ریل لائنوں کی سہولیات
دینے اور ساری سہولیات دینے کا پریاس
کیا گیا ہے - میں اسکا تہہ دل سے سواگت کرتا
ہوں لیکن" آپ سبھا اوپیشن مہودیہ" میں
آپ سے کہنا چاہتا ہوں کہ ریل راجیہ منتری
منتری سنت پال جی مہاراج" ساکشات مہا دیو
ہلیس - اسلئے میدان سے نویدن ہے کہ" بردھ
گیا" کو بردھ سہولیت کے نام سے جانا جانا ہے۔
اس سمو کشن کی آپنے گھوشنا اپیکشا کی یا دھکا میں
پہلا ادا ہوں دیتا ہوں - وقت کم ہے پچھلے سال
بجٹ کے بعد بجٹ کا جواب دیتے ہوئے ماننیہ ریل
منتری شری رام ولاس پاسوان جی نے کہا تھا
کہ ناگپور تک وہ ایک نئی ریل گاڑی اگلے
سال سے چلا دیں گے یعنی اس سال سے چلنی چاہیے
لیکن میں یہ کہنا چاہتا ہوں کہ" بات گیا" تو دھوبی کا کتا
استعمال ہے - یہاں بندر دھوم اور یہاں بردہ وہ دھوم
کا میرے سال تو" گیا اور بردھ گیا" میں جاتے ہیں
اور انکو شہریوں سے آنے جانے کی سہولیت بھی ہزار
میں لیکن جتنک یہاں شہر مل نہیں بنایا جاتا تو جو
ٹرین ناگپور سے گیا تھا چلائی جائے گی میرے جیسے
آدمی کو سمجھ ہی نہیں چلے گا۔

ریل وبھاگ کے بہت سے" ورتمان بر
ادھیکاری" اور ماہر یہاں بیٹھے ہوئے ہیں
۱۹۹۴ میں ایسکرن ریلوے کے جنرل منیجر نے

یہیں کہہ دیجئے تو مشیعت طور پر آپ کو ریلوے
کے سنچالن میں کامیابی نہیں ملے گی - اسلئے
سے ہم آپ لائن میں اس بجٹ کو لے سکتے ہیں
" عام جنتا پر بوجھ نہیں پر عام لوگوں کو
سہولیتیں بھی نہیں" عام جنتا پر" کو" کا بوجھ
آپنے نہیں لادا - عام جنتا کو آپنے سہولیتیں
بھی نہیں دی ہیں - یہ آپ لائن کا" مریادکتن"
اس بجٹ کا میری سمجھ سے ہے۔

ابھی ہمارے متوروں نے کہا کہ بہار میں
اور کنرناٹک میں کافی ریل لائنیں دینگی ہیں بہار
سے ریل منتری شری رام ولاس پاسوان جی
ہیں اور کرناٹک سے ہمارے پردھان منتری
جی ہیں اتر پردیش سے ہمارے ریل راجیہ
منتری سنت پال جی مہاراج ہیں اسلئے اتر
پردیش کی بھی ریل لائنیں دی گئی ہیں - اسلئے
میں یہ کہنا چاہتا تھا کہ بہار میں ریلوے کے کام
کیلئے کام ہوئے ہیں لیکن میری شکایت بہار
کا ہونے کے ناطے یہ ہے کہ اتری بہار میں جس کام کو
کیا گیا ہے اسکا میں تہہ دل سے سواگت کرتا
ہوں لیکن ساتھ ہی ساتھ دکشن بہار کی" اپیکشا"
بھی کی گئی ہے - میں ۱۹۱۴ سے لگاتار مانگ کرتا
ہوں اس سدن کے مادھیم سے - ریل منتری جی
سے اور ماننیہ ریل منتریوں سے کہ دکشن بہار
کیلئے کہ آپ دھیان دیں غریب قریب پچھڑے

گیا ہے۔ بھجی" کیلئے ریل کی سہولت ہونی چاہئے اسلئے سیدھی شہروں جاں سے چلائی جائے۔ یہ اس علاقہ کے لوگوں کی مانگ ہے۔ اسکے ساتھ ہی ساتھ "راج گیر سے بودھ گیا" ریل لائن کا سروے کرایا جائے۔ تیسرا پٹنہ۔ گیا ریل کوریڈور کے "دوہیریکرن کے کام کو "۹۸-۱۹۹۷ سال میں پورا کیا جائے۔

اب مجھے ادھیکش "کماری سوریہ لیپاڈیہ" انصاری جی آپکی بات کا وقت ہو چکا ہے وہ ختم کیجئے۔

شری جلال الدین انصاری: میں دو منٹ میں ختم کرتا ہوں۔

پچھلی بار ہمارے ماننیہ منتری جی نے اعلان کیا تھا کہ پٹنہ گیا ریل کوریڈور کے دوہریکرن کا کام یہ ہوگا لیکن دکھ کے ساتھ کہنا پڑتا ہے کہ وہ ماننیہ بارہ کلو میٹر ہے۔ یہ کونسی دوہریکرن کی بات ہوئی۔ اسلئے میری مانگ ہے کہ اس اکسٹینشن کی کھبناؤں کو دھیان میں رکھتے ہوئے "پٹنہ اودگیا" ریلوے کھنڈ فیکلی دوران ۱۱ کلو میٹر ہے اسلئے "دوہریکرن" کا کام ۹۸-۱۹۹۷ سال میں آپ کریں۔ جس تاریخ کو "ڈیزل آن سارا" کے بیچ میں "گوڈس شیڈ" ہوگئی میں دن کی لاجر ھائی سے چلا تھا انکا اسٹرلنگ سسٹم لگتا ساتھ نقصان کے ساتھ ہینڈلنگ کی بھی اسمیں ریلوے بورڈ کے جواب چیئرمین بیس منٹری سی۔ ایل۔ کانو انہوں نے بتایا تھا کہ جنک "گیا" میں شیڈ کا نرمان نہیں کیا جائیگا۔ جنک گیا سے شیڈ کا آگمی اور نوگمن" نہیں ہو سکتا ہے۔ اسلئے میری پہلی ڈیمانڈ ہے۔ مانگ ہے "گیا" میں ایک شیڈ قائم کیا جائے۔ ۱۶ فروری کو ماننیہ ریل منتری لالو رام ولاس پاسوان وہاں گئے تھے۔ بدقسمتی سے میں وہاں نہیں تھا وہ ریلوے پلیٹ فارم کے "۴ دھو نیکیلن" کا اوگھاٹن کرنے آئے تھے لیکن کوئی اعلان انہوں نے نہیں کیا۔ میں چاہونگا کہ وہاں پر شیڈ کا نرمان کیا جائے۔ وہاں پر شیڈ کیلئے زمین ہے۔ وہاں پر زمین وغیرہ کی کوئی دقت نہیں ہے۔ میں آپکو بتانا چاہتا ہوں کہ وہاں پر "اصفر لوکو شیڈ" تھا اور یہ اب ختم ہو گیا ہے کیونکہ ایسچ انجن ختم ہو گئے ہیں اسلئے ساری زمین خالی پڑی ہوئی ہے اسلئے وہاں پر شیڈ بنا لیں۔

مہودے۔ آپنے اعلان کیا تھا کہ "رکشا ایکسپریس" ناگپور سے گیا تک جائے گی۔ یہ ۱۶ فروری کی بات ہے۔ تو "رکشا ایکسپریس" ناگپور سے چلے اسیلئے آپ وہاں پر شیڈ بنا جیسے یہ میری ڈیمانڈ ہے۔

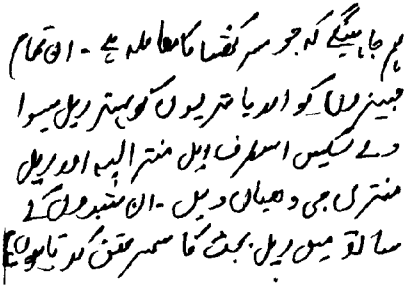
ساتھ ہی ساتھ اس اکسٹینشن کے لوگوں کی یہ ڈیمانڈ بھی ہے "گیا" سے "چنائی" اور

پھر میری مانگ ہے کہ جمال پور ریلوے ورکشاپ کو موڈرنائز کیا جائے۔ اسکا ماڈرنائزیشن کیا جائے۔ یہ اس علاقہ کی مانگ ہے۔ "ہوگلی برج" میں ہیڈ کوارٹر انجن بنانے یا کوچ کا کارخانہ کھولا جائے۔ ہمارے جو دکشنی علاقے ہیں انکو ریلوے مکھیالین سے ہمزاری جاتی رہی ہے۔ اور "اندنگ آباد" ان ضلع مکھیالیوں کو ریلوے لائن سے جوڑا جائے۔ اسکے ساتھ ہی میں آپکو بتانا چاہتا ہوں کہ "آرا" "ساسارام" جو لائٹ ریلوے کے نام سے مشہور تھا اسکو براڈ گیج سے چالو کیا جائے۔ "بلیا سے بکسر" کو براڈ لائن سے جوڑا جائے۔ اسپر آپ وچار کریں گے۔ اسکے ساتھ ساتھ میں آپ سے کہنا چاہوں گا کہ مغل سرائے سے پٹنہ سوکر جو لائن جاتی ہے اسپر "الیکٹری فیکیشن" کیا جائے۔ "وقت کی گھنٹی" . . . مغل سرائے سے آسنسول کے بیچ "الیکٹری فیکیشن" نہیں ہوا ہے۔ اُدھر کچھ کام شروع ہوئے ہیں . . . "مداخلت"

آپ سجھاؤ دھیکش "کماری سروج کھاپرڈے"۔ انصاری صاحب آپکے ۱۰ منٹ تھے۔ آپکے ۲۰ منٹ کئے ہیں۔

منتری جلال الدین انصاری: ان شبدوں کے ساتھ میں رہی بات ختم کرتا ہوں۔

گرمتر ہے میں اسکی مثال آپکو دے دوں۔ راجدھانی اگنی ۱۰ بجے "گیا" میں اور وہاں سے اگلے دن "ان سان" کیلئے کھول دیا۔ "ڈیہری آن سان" میں وہ دو گھنٹہ ٹھہرتی رہی پھر اسکو لوٹا کر "گیا" لاکر "اودگیا" سے پٹنہ ہوتے ہوئے آنے سرے دن دلی رات آٹھ بجے پہنچی۔ یہ سارا ورشن منیجمنٹ کا ہے۔ آپکے کنٹرول کا ہے۔ "ساسارام ڈیہری آن سان" کے بیچ میں "بندرہا" کے پاس "گندھس شروین ڈرل" ہو جاتی ہے اسکے بعد جب اسکو چھوڑتے ہیں تو وہ وہاں جاکر ٹکرا جاتی ہے اور لائن جام ہو جاتی ہے۔ پھر اس گاڑی کو وہاں سے بھیجنا پھر گیا سے لوٹانا اور پٹنہ ہوتے ہوئے آنا۔ ۲ بجے جب میری نیند ٹوٹی تو پایا کہ "راجدھانی" میں ہماری گاڑی ہے میں سو تاریخ دان اور ۲ تاریخ صبح کی بات کر رہا ہوں۔ یہ انمینجمنٹ کنٹرول مسئلہ ہے۔ روشنی ارینجمنٹ کے خلاف کارروائی ہونی چاہئے۔ پچھم بنگال کے ۸۷ سانسد میرے ساتھ اس میٹنگ میں تھے۔ منتری صاحب تھے زیدی صاحب تھے اور وہ لمبے چوڑے تھے۔ میں نمائندگی کرتا ہوں کہ ریلوے بورڈ، ریلوے منتری الیہ۔ ایل منتری اسکی جانچ کرائیں اور اسلئے کے ذمہ دار ہیں انکو معطل کنٹرول منیجر کیلئے جو ذمہ دار ہیں انکو سزا دی جائے۔



SHRI TARA CHARAN MAJUMDAR (Assam): Madam, thankyou for giving me this opportunity to speak on the Railway Budget.

Madam, I shall confine myself to some of the pressing demands of the region regarding railway services. Due to recurring floods in Assam up to four or five times every year, Railway services remain suspended in Assam and for that matter in the entire region sometimes for months together. The turbulent rivers of North Assam and North Bengal create havoc during the summer season up to October-November. There being only one railway line from outside to Assam and the North-East region, the misery of the people knows no bounds due to long suspension of passenger and goods trains. The people of Assam and North Bengal submitted a memorandum to the hon. Railway Minsiter demanding opening of alternative railway line from Moinaguri in West Bengal to Naranarayan Seth at Jogighapa in Assam Via Mathabhanga, Cooachbehar, Baxirhat, Golakganu, Gauripur, Bilaspur and Chapar. This alternative railway line will not only be an all-weather line, but will also ensure uninterrupted service as it will pass through comparatively peaceful area. This alternative line will greatly help development of vast under-developed and backward areas of North Bangal and Western Assam and it will help in boosting up trade and commerce and other economic activities in the area. I request the hon. Railway Minister that in deference to the public demand, a provision be made in the current Budget for surveying of the proposed alternative line. We hope that the survey will be completed expeditiously and the alternative line sanctioned with no loss of time. It will benefit the people of a vast under-developed area. Opening of new lines, extensions and improvement made in the region will be useless unless a provision in made for uninterrupted running of train services. This alternative line is the only way out to avert suspensions of railway services in the region. North-East Express and Bramhaputra Mail are the two main express trains availed of by a vast majority of the people of the region for coming to the national capital and other places outside the region.

It has been the experience of the travelling public that the said two trains hardly run on schedule. The said two trains run abnormally late, sometimes by more than 12 hours thereby causing inconvenience to the travelling public. We demand that punctuality in running the said two trains be maintained. The number of trains going to South from the North-East Region is not adequate. In view of the increased mobility of people from the North-East Region to the Southern Region, the number and frequency of trains from the North-Eastern Region to Southern States be increased.

In order to boost tourist traffic in the region special trains to places of tourist centres such as Kaziranga and other tourist spots be introduced. I also request that steps should be taken to increase the number and frequency of local trains to facilitate travel of people living in interior places to the capital and at least to the headquarters of all the districts in the region .

In this connection I may draw the attention of the Railway Minister to the fact that Dubri-Guwahati line is a very old line running for

gies to the advantage of the people of the backward area. This train used to start from both the ends in the evening reaching the other ends in the morning, thereby allowing the people to attend to their business during the day and facilitating their return in the evening. These train services have been abolished without any reasonable ground. This has led to the fleecing of the people by the private bus operators who are running several buses at night charging the poor passengers Rs. 80 to Rs. 90 perhead which is about three times that of the railway fare. Perpetual demands of the people to restore this service has fallen on deaf ears and people suspect that the railway officials are in league with the private bus operators in disconnecting this service. I would request the Railway Minister to please enquire into the matter and order the restoration of this service with immediate effect.

The Rajdhani Express between New Delhi and Guwahati is running on two days a week, that is, on Tuesday and Wednesday. The other train which runs on Saturday has been discontinued. It now plies up to New Jalpaiguri, which is not a Rajdhani or capital of any State and as such it cannot be called a Rajdhani Express. We expect that this train should be extended up to Guwahati as usual to meet the growing demands of the commuters of the region.

For lack of adequate number of goods trains, the people of the region pay the highest prices for essential commodities like food stuff which are carried to the region by road. One can always see hundreds of trucks playing on the National Highway the year-round in this region. The owners of these trucks earn thousands of crores of rupees from the North-Eastern region. I would request the hon. Railway Minister to see that the number of goods trains is increased for carrying food stuff and other essential commodities to the region and thereby give substantial relief to the consumers of the region in respect of the prices of essential commodities.

Opening of an alternative railway line from Moinaguri in West Bengal to Naranarayan Sethu at Jogighopa, as mentioned by me earlier, will go a long way in providing increased number of goods services to the region for carriage of essential commodities, ensuring a substantial income to the Railways in the form of freight charges.

The general complaint of the people of the region is that the bogies in all the trains running through the North-Eastern region are old and worn out and that good bogies are not supplied to the trains of the region. This matter deserves to be looked into and remedial measures taken. In this connection, I beg to submit that the Railway Minister should seriously think of establishing a coach manufacturing factory at Bongaigaon or any other place in Assam to meet the demand for railway wagons and also to help generate employment thereby.

To facilitate the free flow of traffic, overbridges at Chang Sari and Rangia of Kamrup District or at Pathsala in Barpeta District is most essential. I hope the Railway Minister will take adequate steps to provide overbridges in those places.

I congratulate the hon. Railway Minister who has so seriously taken up the matter of improving and extending railway communications in the region and also made generous provisions in the Budget for this purpose. We will simply hope that the hon. Railway Minister will give proper attention to the matters mentioned by me. With these words, I conclude, Madam, Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Thank you. Now, Mr. Gyan Ranjan. I am sorry, Mr. Ranjan. You were supposed to speak before Mr. Majumdar. Suddenly I just forgot. Mr. Ranjan.

श्री ज्ञान रंजन (बिहार): उपसभाध्यक्ष महोदया, अभी रेलवे बजट पर बहुत सारे माननीय सदस्यों ने रेल मंत्री जी को धन्यवाद दिया है। वैसे तो माननीय मंत्री जी हमारे बिहार प्रदेश से आते हैं और आप प्रयास भी काफी कर रहे हैं कि रेल में सुधार हो, लेकिन हम यह आजादी की पचासवीं वर्षगांठ मनाने जा रहे हैं, और जैसा सब साथियों ने कहा, इस बजट में क्षेत्रीय असंतुलन है। बताया गया कि बिहार में काफी रेल सुविधा दी गई है, लेकिन मैं कहना चाहूंगा कि बिहार का दूसरा भाग, जो झारखंड एरिया कहलाता है और जिसमें 18 जिला हैं, उसमें एक भी रेल लाइन नहीं दी गई है। रेलवे विभाग को जितना भी मिनरल्स से आमदनी होती है, उसमें एक चौथाई हिस्सा झारखंड एरिए से मिलता है। पूरे भारत का 40 परसेंट मिनरल्स

झारखंड एरिया से आता है, सिर्फ लोहा और कोयला का 212 मिलियन टन यहां से रेलवे द्वारा ढुलाई होता है। माननीय मंत्री जी जब वहां झारखंड क्षेत्र में आमसभा में गए थे तो उन्होंने आश्वासन दिया था, मगर झारखंड एरिया को एक भी रेल लाइन नहीं दी गई। यह बहुत ही दुर्भाग्यपूर्ण बात है। जैसी अभी रेल बजट की चर्चा में क्षेत्रीय असंतुलन की बात कही गई, तो आप देखिए कि इससे बड़ा क्षेत्रीय असंतुलन क्या हो सकता है कि एक तरफ सारी रेल लाइन दे दी गई और दूसरी तरफ झारखंड एरिया के 18 जिलों के लिए कोई महत्वपूर्ण रेलवे लाइन आवंटित नहीं की गई।

महोदया, आज क्षेत्रीय पार्टियों का इतना बड़ा संगठन बढ़ रहा है, क्षेत्रीय पार्टी राजनीति में प्रभावी हो रही हैं। इसके बावजूद रेल मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड ने असंतुलित बजट तैयार किया है। क्या रेल मंत्रालय या रेलवे बोर्ड इस बात को सहन कर सकेगा कि उनका असंतुलित बजट, जिसमें वहां के तीन करोड़ लोगों की उपेक्षा की गई है, अगर वहां की जनता सारी लाइन उखाड़ दे तो राष्ट्रीय आमदनी का क्या होगा? इसके बारे में उनको चिंता करनी चाहिए थी। रेल बजट झारखंड की तीन करोड़ जनता का पूरा अपमान है। इसके संबंध में मैं चेतावनी देता हूं हमारे माननीय मंत्री जी, जो रेल मंत्री भी हैं, और हमारे मित्र भी हैं, उनको और रेलवे बोर्ड को, कि अगर झारखंड क्षेत्र को आपने इस तरह से उपेक्षा की तो इसके लिए आंदोलन किया जाएगा। मैं सदन के माध्यम से तमाम जिम्मेदार लोगों को इस बात से आगाह करना चाहता हूं कि अगर कोई स्थिति वहां बिगड़ी या खराब हुई तो उसकी जिम्मेदारी रेल मंत्रालय तथा रेलवे बोर्ड की होगी। क्योंकि 50 वर्षों से रांची से लोहरदगा छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने तथा टोरी तक रेलवे लाइन बनाने की बात चल रही है और मैंने एम.एल.ए. व एम.एल.सी. रहते हुए भी बराबर इस बारे में बात की है, लेकिन रेलवे बोर्ड के अधिकारियों ने इस पर कोई विचार नहीं किया है। इस संबंध में मंत्री जी ने आम सभा में आश्वासन दिया था। महोदया, वहां से बहुत सारा बॉक्साइट आता है। उस के हिसाब से भी रेल विकास के लिए कुछ नहीं किया गया है।

रांची-लोहरदग्गा-टोरी लाइन बन जाये तो महोदया, 17 घंटे में रांची से दिल्ली पहुंचा जा सकता है, लेकिन वह नहीं किया गया, रांची से साहिबगंज के लिए रेल सेवा जुड़ जायेगी। महोदया, 50 वर्ष हो गए हैं, हजारीबाग गुमला के लोगों ने आज तक रेलवे लाइन नहीं देखी है। महोदया, रांची से जमशेदपुर तक रेलवे लाइन नहीं है। महोदया, दुमका जोकि संथाल परगना का महत्वपूर्ण इलाका है और जहां देश की आजादी के लिए सबसे पहले आंदोलन करने वाले आदिवासी लोग थे, उस मुख्यालय को भी आज तक रेलवे लाइन नहीं मिली है। यह कितने दुर्भाग्य की बात है? मैं यह मानता हूं कि रेल मंत्री बराबर प्रयास कर रहे हैं, लेकिन सिर्फ भाषण देने से तो काम नहीं हो सकता है। महोदया, अभी जब रेल मंत्री जी रांची गए थे तो वहां डी.आर.एम. आफिस का उद्घाटन किया था, लेकिन आज तक न वहां डी.आर.एम. का ऑफिस है और न ही कुछ काम हो रहा है।

महोदया, एक और विषय आप के सामने लाना चाहता हूं कि लायसेंसधारी कुलियों को पार्सल का काम देने की बात मंत्री जी ने आम सभा में कही है। वहीं बोकारो में, गुरी में, पुरलिया में और बाकुड़ा में और अगल-बगल की तमाम जगहों पर लायसेंसधारी कुलियों को पार्सल का काम मिला है, लेकिन रांची में उन कुलियों को वह काम नहीं मिला है। इसका कारण रेलवे बोर्ड की लालफीताशाही है क्योंकि प्रशासनिक ढांचे में अपना कद मंत्री के बराबर या मंत्री से ऊंचा समझते हैं। क्योंकि रेलवे का जो एडमिनिस्ट्रेटिव सिस्टम है, यह अंग्रेजी सरकार का नमूना है जिस में आप ने रेलवे को इतना सेंट्रलाइज कर दिया है कि इस के अधिकार को डिसेंट्रलाइज किए बिना पूरे भारत में समानता के साथ रेलवे का विकास नहीं हो सकता है। रेलवे के जो पदाधिकारी हैं वह समझते हैं कि हिंदुस्तान में दो ही प्रिंसीपल सेक्रेटरी हैं- एक रेलवे बोर्ड के प्रिंसीपल सेक्रेटरी और दूसरे भारत के प्रधान मंत्री के प्रिंसीपल सेक्रेटरी। वह अपने को प्रधानमंत्री के समकक्ष अधिकारी समझते हैं। महोदया, रेलवे मंत्रालय या रेल मंत्री के साथ उन का सिर्फ इतना ही संबंध है कि रेल मंत्री का चार आना काम वह करते हैं और 12 आना काम रेलवे मंत्रालय या रेलवे बोर्ड अपने अनुसार करता है। इस तरह तानाशाही या डिक्टेटरशिप का नमूना बन गया है रेलवे बोर्ड, जिस ने कभी भी संतुलित बजट बनाने के बारे में नहीं सोचा। इन के सरकारी अधिकारी जितने भी अन्याय और अत्याचार करते हैं अगर उस की जांच ओपन हाउस जांच समिति के द्वारा हर जगह जाकर एम.पीज. करें तो मालूम होगा कि रेलवे बोर्ड में कितना भ्रष्टाचार है। वैसे तो महोदया, पूरा समाज और हमारी पूरी अर्थ-व्यवस्था भ्रष्टाचार पर आधारित है जिस के कारण पूरा समाज गिर रहा है। ऐसी स्थिति में हम अपने में जितना परिवर्तन कर सकते हैं, करें तभी समाज में सुधार ला सकते हैं।

महोदया, हमारे रेल मंत्री ने शिरडी के लिए एक रेल चलाने की व्यवस्था की है। हम जानते हैं कि शिरडी के साईं बाबा का आज दुनिया में प्रचार हो रहा है जिन्हें सेकुलरिज्म के मसीहा के रूप में जाना जाता है। मैं मांग

करूंगा कि इस ट्रेन को दिल्ली एक्सप्रेस के रूप में चलाया जाए। महोदया, आप भी महाराष्ट्र की हैं, इसलिए आप को पता है कि कहां-कहां से लोग शिरडी आते हैं।

महोदया, मैं पहली बार यहां राज्य सभा में आया हूं और मुझे समझ आता है कि हम लोग कितनी रिस्पांसिबिलिटी की बात करते हैं। यहां जो प्रधान मंत्री है, वित्त मंत्री है और रेल मंत्री है, वह अपने-अपने घर में विकास की बात करते हैं, अच्छी बात है पर यह सबसे बड़ी दुर्भाग्य की बात भी है। यहां के सभी मैंबर्स को यह सोचना चाहिए कि पूरे भारत में संतुलन बना रहे और सब जगह का विकास हो। हमारा रेलवे बोर्ड भी इसी आधार पर काम करे, लेकिन दुर्भाग्य की बात है कि रेलवे मंत्रालय और रेलवे बोर्ड में सांठ-गांठ है जिस से वह अपना उल्लू सीधा कर पूरे भारत को गुमराह कर रहे हैं और हम यहां बैठकर सुनते हैं। महोदया, इस तानाशाह रेलवे बोर्ड का दो भागों में विभाजन होना चाहिए-एक तो योजना या प्लानिंग से संबंधित हो और दूसरा उस को इम्प्लीमैंट करने की एजेंसी बननी चाहिए। दूसरे जो कॉमर्सियल डिपार्टमैंट है जिस के हिसाब से आप लिबरलाइजेशन की बात कर रहे हैं। खुद अपनी आमदनी से विकास के काम करने की जरुरत है।

महोदया, यही मेरी मांग है कि झारखंड क्षेत्र के संबंध में मैं ने जिनती मांगें मंत्री जी को दी हैं, वह उन्हें पूरा करेंगे। महोदया, रेल राज्य मंत्री जी तो आध्यात्मिक आदमी हैं और मैं समझता हूं कि जो आध्यात्मिक आदमी है वही सच्चा आदमी है। महात्मा गांधी ने इस देश को आजादी आध्यात्मिक शक्ति से दिलाई थी। इसलिए अगर राजनीति में आध्यात्म आएगा तो राजनीतिज्ञों में सच्चाई आएगी/रेल राज्य मंत्री आध्यात्मिक आदमी है और मुझे पूरा विश्वास है कि आप झारखंड के लिए पूरी ईमानदारी से काम करेंगे, झारखंड के प्रति पूरी ईमानदारी बरतेंगे। धन्यवाद।

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Madam, I welcome and support the 1997-98 Railway Budget presented by the hon. Railway Minister, Paswanji I compliment him on that. I also compliment Mr. Satpalji Maharaj, the Chairman of the Railway Board and its members. Madam, after a long time, the State of Andhra Pradesh has got at least a meagre share and I am expressing with pain and agony that in the last five years, the previous Prime Minister, who hailed from Andhra Pradesh, had completely neglected it I want this to go on record. Even the Railway Minister had done nothing despite the fact that the South Central Railway has given substantial profits to the Railway Ministry. This is on record. This year, at least new trains have been introduced, some new lines have been surveyed. It is not because of the mercy of the Railway Minister. We must compliment our hon. Chief Minister who has taken the initiative. He has come to New Delhi fifteen times to discuss the matter with the Railway Minister and he has written a number of letters to the Railway Minister. Only then have we achieved something for the State of Andhra Pradesh. Still some new lines remain to be introduced. I request our hon. Minister—and I am sure, he will convey it to Paswaniji—to see that at least a few railway lines there are taken up in this Railway Budget.

Now, I come to the point of circular railway in the Telangana Districts. Madam, I raised this point earlier also in the chamber of the hon. Minister. He immediately called the Member (Technical) of the Railway Board, Mr. Ravindra, and asked him to survey it. It was six months back. Till today, nothing has taken place. I once again request the hon. Minister to look into it because Telangana Districts have been completely neglected by the Railways. If we have at least a circular railway, all the ten districts of Telangana can be connected with Hyderabad. Not only that. It was only after repeated requests made by me in the House, that a Rajdhani Express should be started from Hyderabad to Nizamuddin—previously it used to be a bi-weekly from Bangalore—that the hon. Minister has accepted to run it once a week. This is not sufficient, Madam. It will be viable to run it on alternate days. From Hyderabad to New Delhi, it should run at least on alternate days. A Rajdhani Express should be introduced in the State of Andhra Pradesh. The people living in Hyderabad and also in the surrounding areas of Telangana and Andhra Pradesh are very religious. I want to have a train from Hyderabad connecting it to Kanyakumari, Badrinath and Kedarnath; all these are pilgrim centres where a large number of people are facing difficulties. They have to change trains at different places. Since they are non-Hindi speaking people, they are facing so many difficulties. My own friends and relatives have faced certain difficulties. I am expressing this with pain. A train should be introduced from Kanyakumari to Tirupati All

the religious, pilgrim centres in the northern region should be covered.

Now I want to say about our demand for Place-on-Wheels. Madam, our Chief Minister has requested repeatedly for introducing Palace on Wheels and the Minister has assured us; the Minister has asked the officials to survey it. So far, nothing has been done. I request the hon. Minister that while introducing it, all the areas of Karnataka, Andhra Pradesh and Telangana should be covered.

The Peddapalli-Karimnagar line has to be extended up to Adilabad because that area is a coal belt. A lot of coal has to be transported from one place to another. This will be a viable one. All these new projects, new lines, which I am mentioning are viable ones. We hope at least when the United Front Government is there, we can achieve something. I am sure the hon. Minister will defintely fight on behalf of the State of Andhra Pradesh. New trains should be introduced from Visakhapatnam to Bangalore via Vijayawada, Visakhapatnam to Mumbai via Vijayawada and from nagarjunasagar to Chennai. There should be regular trains to Tirupati and Shirdi from important cities of our country. These two are important pilgrim centres of the country. Madam, you hail from Maharashtra. Shirdi should be connected with all important cities of our country by rail so that people can travel smoothly and can have *darshan* at the shrine at Shirdi. Fast trains from Hyderabad to Warangal, Nizamabad and Karimnagar should be intoduced. Warangal, Karimnagar and Nizamabad are the three important places in Telangana area after Hyderabad where people come from all states for business purposes. They are facing difficulties. So, fast trains should be introduced between Nizamabad, Karimnagar and Warangal. In that case people can reach their destination within two hours and go back to their home-town on the same day. These are viable projects from where you will get a lot of revenue.

The Andhra Pradesh assembly has passed a unanimous Resoultion opposing clubbing of Waltair with Bhubaneshwar Zone. This has been repeately opposed. The Minister has given an assurance to us. I wanted the Minister to tell the House that Waltair and Guntakkal would not be separated from South Central Railway.

Now I want to say about electrification. The line from Vijayawada to Guntur, Nadikude, B.B. Nagar, Renigunta and Cuddapah should be electrified. Last year there were two accidents in a fortnight at two unmanned level-crossings. One was at Mahboobnagar and the other was at Nalgonda. There are hundreds of unmanned level-crossings in the country. I request the hon. Minister to convene a meeting of the Chief Ministers and to discuss this issue with them. The local bodies and *zilla parishads* can be involved in this task. At least 50% of the share can be borne by the *zilla parishads* for manning the unmanned level-crossings Seventy-five people died at two of these unmanned level-crossings within a span of ten days. I want to stress on certain important incidents which I have seen for myself. On one occasion a passenger wanted to go to Visakhapatnam from secunderabad Railway Station. Suddenly he had a heart attack. Thank God, the Gandhi Hospital is near the Secunderabad Railway Station. Therefore, that gentleman could be rushed to the hospital immediately. I demand that all the major junctions should be provided with at least one ECG machine, a medical team and a standby ambulance so that immediate medical attention is given to the people.

Yesterday when I was reading our regional newspaper I noticed a news item. The South Central Mazdoor Union had given a call regarding the question of raising the age limit. The workers have already started saying that if you take that wrong step there will be a standstill in the entire Railway Ministry tomorrow.

Madam, there are no proper medical equipment in some of the railway hospitals. Today medical equipment are imported from western countries. Therefore, I request that the allocations to the hospitals should be increased. A few crores of rupees are not sufficient to cater to the needs of the railway employees as also others. Others can also avail of the facilities available in the railway hospitals. So far as flyovers are concerned, hundreds of flyovers need to be constructed. I would like to cite an example. I was a Minister in NTR's

Government. At that time I was representing the Secunderabad constituency. There is one Elephanta bridge which has to be expanded. For the last 13 years we have been writing letters to the Railway Ministry. Our Chief Minister also wrote letters to the Railway Ministry. Almost a year back, the hon. Shri Kalmadi laid the foundation stone of this bridge. But so far noting has been done.

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): क्या मतलब है उसका?

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Nothing has been done.

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): तेलगू में इन्होंने जो कहा उसका मतलब है

Nothing has been done.

डॉ. वाई लक्ष्मी प्रसाद: ब्लैंकेट जहां रखा गया है, वहीं रखिए।

DR. ALLADI P. RAJKUMAR: Many bridges have to be constructed. Proposals are before the Railway Ministry. Jamia Osmania is one of the famous universities in the world. There is an urgent need for a flyover near it and for which a survey was done a long time back. For Sitaphal mandi also, a survey was done. All these projects are pending. I would request the Minister to take them up in the coming year so that people can have easy and free movement from one place to the other.

When the late Indira Gandhi was elected from medak, she assured the people of Andhra Pradesh that they would have one rail engine factory in Tirupati. But what has happened to that assurance? What has happened to that project? I would once again request the Minister to revive the project. Andhra Pradesh should have an engine factory. They can have it at Tirupati or at Guntakal. They can choose any of these places. They can discuss it with the Chief Minister. The Chief Minister is very eager to give land for this purpose. I would request the Railway Minister to fulfil this assurance. Of course, everyone wants to develop his own State. I don't deny it. The Railway Ministry should raise resources. Most of the banks are going for public issues. They are raising bonds. The Railways should also raise bonds. If they raise bonds, they will get a lot of money. Every hon. Member has his own grievance. If the Railways raise bonds, they can take up at least one project in each State. With these few words, Madam, I thank you for hearing me very patiently. I also thank Shri Duraisamy because he agreed to my request and he allowed me to speak first.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Duraisamy, you will have to wait for a few minutes more because Shrimati Anandiben is waiting. She has to catch a flight at 5.30 p.m. But the time allotted to her party has already been over. I thought she being a lady, I must give her a few minutes. I would request her to conclude within five minutes.

श्रीमती आनन्दी ज. पटेल (गुजरात): मैं महिलाओं के बारे में ज्यादा प्वाइंट्स बोलने वाली हूं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): देखिए, मैंने तो इसीलिए आपको बुलाया। चेयर पर महिला बैठी हुई है, इधर भी महिला बैठी हुई है, उधर भी महिला बैठी हुई है। अगर चेयर पर बैठने के बाद मैं खुद महिलाओं के साथ अन्याय करूं तो अच्छा नहीं लगेगा।

श्रीमती आनन्दी ज. पटेल: मैडम, आप महिलाओं के साथ अन्याय नहीं करेंगी।

थैंक यू मैडम। संयुक्त मोर्चा सरकार का यह दूसरा रेल बजट है। प्रश्न यह है कि रेलवे को सेवा क्षेत्र समझा जाए या व्यवसायिक क्षेत्र समझा जाए? 1991 से 1995 तक रेलवे को व्यावसायिक क्षेत्र की तरह विकसित किया गया और कम फायदे वाली योजनाओं और परियोजनाओं की उपेक्षा की गई। अब नए रेल मंत्री आए, राम विलास पासवान जी। उन्होंने कहा कि रेलवे को सेवा क्षेत्र के रूप में विकसित करना चाहिए। परिणाम यह हुआ कि रेलवे पूरी तरह दिशाहीन बन गया। रेल मंत्री और सरकार बदल जाती है तो योजनाएं भी बदल जाती हैं।

4.00 P.M.

इसलिए पांच से ज्यादा साल के लिए परियोजनाएं तय कर लेनी चाहिए और इसके लिए परिवहन नीति बनानी चाहिए। हमारा दुर्भाग्य है कि आजादी के पचास साल बाद भी सरकार परिवहन नीति नहीं बना पाई है। रेलवे एडवर्टाइज़मेंट के ऊपर ज्यादा खर्च कर रही है, ज्यादातर जाहरातों में रेलवे मंत्री की छवि उजागर की जा रही है। जाहरातों में भावी योजनाओं के लिए बड़े-बड़े बयान दिए जाते हैं लेकिन नकर योजना की बात नहीं होती। रेलवे में राजधानी में मुसाफिरीकरण करते हुए

बड़े-बड़े बाबुओं के लिए टेलीफोन रखे हुए हैं लेकिन सामान्यजन मुसाफिरों के लिए डिब्बे में हाथ-मुहं धोने के लिए पानी भी नहीं मिलता है। देश का दुर्भाग्य है कि पहले राजकरण का अपराधीकरण हुआ और अभी विवादास्पद गुनाही प्रवृति करने वाले तत्वों को सरकार में स्थान मिलते हैं जिससे सरकार का भी अपराधीकरण हो गया है। आम जनता में इसकी गंभीरता से चर्चा हो रही है। रेलवे के इस अपराधीकरण के बारे में गंभीरता से चिन्ता करने की आवश्यकता है। देश के 600 से भी ज्यादा रेलवे के मुख्य मथकों पर माफिया गैंगों का कब्जा है। प्रामाणिक रेलवे कर्मचारियों को यह तत्व बंदूक की नौक पर डराते है। काला धन जिस तरह पैरलल अर्थतंत्र चलाता है, उसी तरह यह माफियागैंग रेलवे के आर्थिक तंत्र पर कब्जा जमाकर बैठे हुए हैं। रेलवे के गोदामों पर ऐसे तत्वों की कृपा से समय पर माल नहीं पहुंचता। गरीब किसानों को समय पर फल-फूल और सब्जी रेलवे द्वारा पहुंचाने में माफिया गैंगों को कमीशन देना पड़ता है। बिना कमीशन सामान आगे नहीं जा सकता है। रेलवे यार्ड में सामान सड़ जाता है, कोई इसको पूछने वाला नहीं है और माफिया गैंगों को समाप्त करने वाला नहीं है। सामान्य मुसाफिरों को रेलवे में आरक्षण नहीं मिलता है। आरक्षण की आधी से ज्यादा सीटें माफिया के पास होती हैं। आरक्षण में करोड़ों रूपये की हेराफेरी हर रोज माफिया गैंगों द्वारा होती है। सरकार भी माफिया तत्वों की कृपा पर जीवित है। बिना टिकट मुसाफिरी करने वालों से दंड वसूल किया जाता है। वसूली करने में जितनी रकम एकत्र हुई हो, उससे ज्यादा रकम की जाहिरात देकर रेलवेतंत्र कड़काई का दिखावा करती है। सामान्य मुसाफिरों को दंडित करके, अपने बाजुओं में ताकत है, ऐसा बताने वाली सरकार में माफिया को दूर करने की हिम्मत नहीं है। अभी तो माफियाशाही को राज्याश्रेय मिलने का डर पैदा हो रहा है। कोई एम.पी. जो खुद ट्रेन हाईजैक कर जाते हैं तो माफियाशाही को खुली छूट मिलेगी ही। उसको कोई रोकने वाला नहीं है। रेलों के आस-पास हजारों मील जमीन का पट्टा है। शहरी इलाकों में रेलवे के आस-पास की ऐसी जमीन पर झोपड़पट्टी के ढेर पड़े हुए हैं। रेलवे प्रवासी अगर बाहर नजर करे तो बिना गंदगी के उसे और कुछ नहीं दिखाई देगा। महोदया, रेलवे के प्राइवेटाइज़ेशन की बातें हो रही हैं, पता नहीं इसमें आपको सफलता मिलेगी कि नहीं। लेकिन भारत सरकार रेलवे के आस-पास की जमीन के पट्टे बड़ी-बड़ी कम्पनियों को किराए पर न दे, वह जमीन पर नर्सरी, वृक्ष, फूलों के बगीचे बनाए और आवक का उचित हिस्सा रेलवे को मिले। बड़ी-बड़ी कम्पनियों को सुनिश्चित विषयों पर कम्पनियों की जाहरातें भी इस जमीन पर करने की इजाजत देनी चाहिए। क्या खानगीकरण की शुरूआत ऐसी जमीने देकर नहीं हो सकती? संपूर्ण देश में रेलवे के आस-पास झोपड़पट्टी का साम्राज्य खड़ा हो गया है। रेलवे के दोनों ओर प्रात: सैर करते हुए नर-नारियों की दशा की कल्पना कभी रेल मंत्री ने की है? देश का कैसा कंगाल और विकराल रूप रेल प्रवासियों के सामने आता है। सुलभ शौचालय जैसी योजनाएं सफल हो रही हैं। रेलवे के आस-पास सुलभ शौचालय का एक विशाल नेटवर्क खड़ा करने की काफी जरूरत है और सुलभ शौचालय बनाने में प्राइवेट कम्पनियों का सहकार लेना आवश्यक है। महोदया, रेलवे का विकास जब शहरों के बीच में से हो रहा है। पहले रेलवे शहरों के बाहर थे, अब शहरों के बीच में से आ गयी है। अब टेलीफोन ग्राहकों को रेलवे लाइनों में से टेलीफोन देने पड़ते हैं लेकिन रेलवे तंत्र परमिशन देने में सालों लगा देती है जिससे उद्योग और लोगों को टेलीफोन नहीं मिलते हैं। क्या रेलवे और टेलीफोन तंत्र के बीच सामन्जस्य जरूरी नहीं है? इसकी तुरन्त परमिशन मिलनी चाहिए। रेलवे के पैरलल रोड बनाने के लिए, पानी की पाइप लाइन डालने के लिए, फाटक बनाने के लिए, ओवरब्रिज और अंडरब्रिज बनाने के लिए, ड्रेनेज करने के लिए तुरन्त परमिशन मिले, ऐसा प्रबंध करना जरूरी है। अहमदाबाद में वेजलपुर में एक ओवरब्रिज बनाने के लिए पांच साल के बाद परमिशन मिली। चानवड़िया में ओवरब्रिज बनाने के लिए अभी तक परमिशन नहीं मिली। मैं मंत्री महोदय से जानना चाहती हूं कि यह परमिशन कब मिलेगी? पश्चिम रेलवे का मुख्य कार्यालय अहमदाबाद तय होने के बाद भी अभी कोई कार्यवाही शुरू नहीं हुई है। विदेशी मुद्रा के लिए सरकार इधर-उधर भटकती है। महोदया, हजारों साल पुरानी हमारी सांस्कृतिक वास्तुओं को देखने के लिए विश्व आतुर है। विश्व को अचरज हो, ऐसा अमूल्य धन हमारे पास है। टूरिज्म के लिए विश्व का यजमान बनने की शक्ति हमारे पास है लेकिन रेलवे तंत्र उस पर विचार नहीं करता है। टूरिज्म और रेलवे के बीच कोई नैटवर्क नहीं है, रेलवे की टूरिज्म के लिए कोई नैटवर्क खड़ा करना चाहिए। भारत में यात्रा का बड़ा महत्व है। कई लोग यात्रा करते हैं इसलिए आवश्यकता है तो रचनात्मक अभिगम की और मौलिक चिंतन की। अमृतसर साहब से पटना साहब के बीच विशेष यात्रा सेवा होती है जिसमें रेलवे तंत्र की ओर से गाइड की सुविधा होनी चाहिए, प्रवास के दौरान यात्रियों को पटना साहिब और अमृतसर साहिब की सामाजिक, सांस्कृतिक और ऐतिहासिक पृष्ठभूमि से अवगत कराया जाए, वहां शबद कीर्तन चलता रहना चाहिए। इसके अतिरिक्त विदेशी यात्रियों को होटल न ढूंढना पड़े, रेलवे

में ही संपूर्ण व्यवस्था हो और पैकेज टूर आकर्षण का केन्द्र बनाना चाहिए। वृंदावन, मथुरा, कुरूक्षेत्र, द्वारिका को जोड़ते हुये कोई यात्रा व्यवस्था खड़ी करनी चाहिए। यात्रा के दरिमयान यात्रियों को श्री कृष्णमय करके एक नया आकर्षण बनाना चाहिए। भारत में चार धाम यात्रा का बड़ा महत्व है और इसके लिए यात्रा ट्रेन शुरू हो सकती है, इसमें ज्यादा इन्कम भी हो सकती है। दिल्ली में रेलवे का अच्छा म्यूजियम है इसको विकसित करना चाहिए और आय का साधन बनाना चाहिए। बड़े-बड़े शहरों में ऐसे ही म्यूजियम-कम गार्डन बनाकर आय का साधन खड़ा करना चाहिए। इसके लिए बड़ी-बड़ी प्राईवेट कम्पनियों का सहारा लेना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मिसेज पटेल कृपया अपने सुझाव दीजिए। आप अपने सुझावों पर आइये।

श्रीमती आनन्दी ज. पटेल: मैडम, सुझाव ही हैं। जिस तरह से रेलवे समर में एक्स्ट्रा गाड़ियां देकर सुविधा देती है उसी तरह से यात्रा या टूर के लिए आफ सीजन में गाड़ियों की व्यवस्था करनी चाहिए। गाड़ियों की व्यवस्था नहीं होने से लोग बसों में यात्रा करते हैं। आफ सीजन में यह सुविधा करने के लिए प्राइवेट टूरिज्म और रेलवे के साथ बैठक करके यह कार्य करना चाहिए। अमरनाथ यात्रा के लिए भी व्यवस्था कर सकते हैं। द्वारिका, सोमनाथ, कन्याकुमारी, रामेश्वरम, जगन्नाथपुरी इत्यादि ऐसे स्थानों को जोड़ते हुए यात्री ट्रेन शुरू कर सकते हैं। मुझे पता है कि 35 साल पहले मेरे पिता जी और पूरे परिवार ने ऐसी ही ट्रेन में यात्रा की थी। ऐसी योजनाओं के लिए भी चिन्तन करना चाहिए। रेलवे के रिटायर्ड आफीसर और रेलवे मंत्रालय और समाज के चिन्तनशील लोगों की एक संयुक्त बैठक बुलाकर योजनाओं के लिए सुझाव मांगने चाहिए। जनता को सुविधाएं मिलें और रेलवे को आवक मिले ऐसी योजना बनानी चाहिए। जैसे कि गुजरात में दीपावली पर एक माह वैकेशन रहता है उस समय स्कूलों से टूर जाते हैं और कई परिवार यात्रा पर जाते हैं तो क्या ऐसे मौकों पर रेल सुविधाएं दे नहीं सकती? आबु, जयपुर, उदयपुर आदि स्थानों पर भीड़ लगती है। यदि उस समय ज्यादा ट्रेन करेंगे तो दो काम होंगे, जनता को सुविधा मिलेगी और रेलवे को आवक मिलेगी।

सेना के जवानों को पुरानी पद्धति से सेवा दी जाती है। देश की जनता के मन में सेना के जवानों के प्रति आदरभाव होना आवश्यक है, परन्तु प्रत्येक रेलवे स्टेशन पर रोज सेना के जवानों और आम नागरिकों की बीच में लड़ाई के दृश्य दिखाई पड़ते हैं। जवानों को पूर्ति व्यवस्था नहीं मिलती है। देश में करीब दो सौ स्थान ऐसे होंगे जहां से सेना के जवानों को स्थानान्तरित करना पड़ता होगा। सुनिश्चित मथक पर रेलवे तंत्र को सेना के जवानों के लिए विशेष व्यवस्था करनी चाहिए। देश के राज नेताओं के लिए पूरा रेलवे तंत्र तैनात रहता है लेकिन देश के लिए सर्वस्व न्यौछावर करने वाले जवानों के लिए रेलवे में सुविधा का नामो-निशान दिखाई नहीं पड़ता है। रेलवे के गोदामों में माल का ढेर लग जाता है, रेलवे में डिब्बों की कमी होने से सामान को लाने-लेजाने में विलम्ब हो जाता है जिससे देश के अर्थ तंत्र का भारी नुकसान होता है। रेलवे यार्ड में डिब्बे लम्बे समय तक बेकार पड़े रहते हैं। रेलवे में माल का ट्रांसफर करने के लिए कंटेनर का उपयोग शुरू करना चाहिए। यार्ड में कंटेनर रख कर गुड्स ट्रेन आगे जा सकती है। अहमदाबाद से कलकत्ता के लिए धीमी गति की ट्रेन है वहां पर तेज गति की ट्रेन शुरू करनी चाहिए। सुभाष चन्द्र बोस की जन्म शताब्दी के अवसर पर नेताजी के नाम से ट्रेन शुरू करनी चाहिए, साबरमती से कलकत्ता के बीच में नेता जी ट्रेन शरू करने से व्यापारिक क्षेत्र को लाभ होगा। रेलवे में महिला सुरक्षा गार्ड होनी चाहिए। रेलवे में किसी भी ट्रेन में, किसी भी वर्ग में महिलाएं अकेली ट्रेवलिंग करती हों तो इन सब महिलाओं का एक साथ रिजरवेशन हो, ऐसी व्यवस्था अब कंप्यूटर से हो सकती है। रिजरवेशन के लिए जो फार्म भरने पड़ते हैं इसमें सुधार करना चाहिए जिससे यह जानकारी मिल सके कि अकेली महिला किस वर्ग में यात्रा करने वाली है और इनके आरक्षण की व्यवस्था कंप्यूटर में अलग से करें। सभी गाड़ियों में महिलाओं के लिए एक या दो बिना आरक्षण के डिब्बे होते है पर कभी भी इस ओर ध्यान नहीं दिया गया है कि उनकी क्या हालत होती है। डिब्बों की खिड़कियों के अधिकांश शीशे टूटे हुए होते हैं, पानी की व्यवस्था नहीं होती है, साथ में बच्चे होने से ज्यादा पानी की जरूरत होती है। सर्दी के दिनों में बिना शीशे के मुसाफिरी करने से असुविधा होती है। यह मैं अपने निजी अनुभव के आधार पर कह रही हूं। रेल में यात्रा करते समय मुसाफिरों की और उनकी जान-माल की सुरक्षा की जिम्मेदारी रेलवे की है क्योंकि यात्री रेलवे पर ही भरोसा करेगा। जी.आर. पी. का पूरा नियंत्रण रेल मंत्रालय के हाथ में होना चाहिए। रेल में जान-माल की सुरक्षा नहीं है, चलती रेल गाड़ियों में लूट-पाट हो रही है और इन्सपेक्टर अभय कुमार हथियार बन्द डकैतों से भिड़ कर शहीद हो गये। ऐसी तो कई घटनाएं हो रही हैं। रेल द्वारा चांदी-चन्दन की लकड़ी, मूर्तियां, दारू जैसी चीजों की तस्करी हो रही है। इसमें रेल कर्मचारियों और पुलिस के बीच में मिली-भगत होती है, इसको रोकने के लिए ठोस कदम उठाने चाहिए। रेल मंत्री

यह कह कर अपनी जिम्मेदारी से नहीं बच सकते कि आतंकवादी कार्रवाईयां या लूट-पाट, डकैतियों को रोकना अकेले रेल मंत्री के बस में नहीं है। यह रेलवे के बस में नहीं है तो क्या यात्रियों के बस में है? किराया देने वालों को उसके बदले में सेवा ही मिलनी चाहिए, लूट, अपमान या मौत नहीं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): देखिये, आपको दस मिनिट हो गये हैं, जल्दी खत्म करिये।

श्रीमती आनन्दी ज. पटेल: बस दो-तीन मिनट में पूरा करती हूं। अहमदाबाद से दिल्ली के लिए नई रेल गाड़ियां शुरू होने वाली हैं। इन रेल गाड़ियों में गार्ड और ड्राइवर राजकोट डिविजन के लिए रखने की मेरी मांग है। 35 सालों से अहमदाबाद से दिल्ली की ट्रेनों में अजमेर डिविजन के गार्ड और ड्राइवर हैं, गुजरात के कर्मचारियों के साथ भारी अन्याय हुआ है, अब ये अन्याय नहीं सहन करेंगे। अहमदाबाद से पालमपुर के बीच 156 किलोमीटर का अंतर है और पालमपुर से आबू रोड का सिर्फ 33 किलोमीटर का अंतर है फिर अजमेर डिविजन के गार्ड और ड्राइवर हैं। क्या ये ड्राइवर और गार्ड रखने में कोई मिली भगत तो नहीं है? टी.ए., डी.ए. भी ज्यादा देना पड़ता है, आजकल कई गाड़ियां बिना गार्ड के दौड़ाई जा रही हैं, इन गाड़ियों में गार्ड भी रखने चाहिये।

अभी शटिंग ड्राइवर के साथ असिस्टेंट ड्राइवर को भी हटा लिया गया है, यह भी गलत है। रनिंग स्टाफ को जो यूनिफॉम दी जाती है उसकी सही ढंग से फिटिंग नहीं होती है। रनिंग स्टाफ की जो मांग है उसे भी पूरा किया जाना चाहिये।

एक सीनियर सिटिजन के लिए ए.सी. कोच में बहुत सुविधाएं देने की बात कही गई है, मैं उसे नहीं दोहराना चाहती हूं। अंत में खोरज खोडिया रेलवे स्टेशन के बारे में कहना चाहती हूं। वहां ऐसी फिनिसिंग रेलवे की ओर से हो रही है कि इस गांव के बीच में से रेलवे लाइन जाने से गांव के दो पार्ट हो गये हैं। एक पार्ट से दूसरे पार्ट में जाने के लिए तीन किलोमीटर अंतर तय करना पड़ता है, बीच में से रास्ता नहीं दिया है। फिनिसिंग रेलवे की ओर से हो रही है। पचास घरों के बीच में प्राइमरी हैल्थ सैन्टर है, घर से बाहर निकलने के लिए जगह नहीं छोड़ी है। उन लोगों को घर के आगे सिर्फ पांच मीटर जगह देनी चाहिये थी जिससे आने-जाने की जगह उनको मिल जाती। यह प्रश्न 1977 से लटका हुआ है। वहां करीब पचास घर दलित समाज के हैं, मैं स्वयं वहां देखने के लिए गई थी। खोरज के लोगों के साथ अन्याय हुआ है जिसको दूर करने की आवश्यकता है।

राजधानी एक्सप्रैस में सुबह भजन कीर्तन चलता था जिससे ट्रेन में अच्छा वातावरण बनता था लेकिन अब राम विलास पासवान जी ने गांधी जी का प्रिय भजन "वैष्णव जन्तो तेने रे कहिये" बन्द करवा दिया है। मैं यह जानना चाहती हूं कि आपको यह भजन सुनने में क्या कोई एतराज था, क्या इसमें राम का नाम आता है इसलिए आपने बन्द करवा दिया।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): श्री वीरेन्द्र कटारिया

SHRI VIRENDRA KATARIA (Punjab): Madam, I am grateful to you for permitting me to speak on the Railway Budget.

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आपकी पार्टी के 25 मिनट बचे हैं और बोलने वाले काफी हैं, इसलिए समय का ध्यान रखिये, यही मेरा आपसे निवेदन है।

श्री वीरेन्द्र कटारिया: आपके हुक्म की पूरी तामील होगी। मैडम वाइस चेयरमैन, बड़े हर्ष की बात है ग्रेट मुगल के जमाने से चलकर आज आम आदमी की भावनाओं के मुताबिक और जरूरत के मुताबिक पार्लियामेंट में रेलवे बजट पेश होना शुरू हो गया है। एक युग बदल गया है, ऐसा लगता है। मैं सबसे पहले तो रेलवे मिनिस्टर को मुबारकबाद देना चाहूंगा कि उन्होंने एक आम पैसेन्जर जोकि सैकेन्ड क्लास, जिसका पहले थर्ड क्लास नाम था, में सफर करता है, उसकी मुश्किलों को, रेलवे के कार्यकर्ताओं, कर्मचारियों की मुश्किलों को और जो लोग कैज्युअल तौर पर काम करते थे, जिनकी कोई जिन्दगी नहीं थी, फ्यूचर नहीं था, उनकी तरफ भी ध्यान दिया है।

इस बात को कहने में मुझे कोई एतराज नहीं है कि अच्छा रेलवे बजट पेश करने के बावजूद आज रेलवे में बड़ा इम्बैलेंसे है। लोग कहते हैं कि जिस इलाके का रेलवे मिनिस्टर बन जाता है उस इलाके को निहाल कर देता है और कई दफा तो गाड़ियां जब चलती है तो वाराणसी की तरफ से चलती हैं, सब गाड़ियां वायां ग्वालियर जाती हैं। इस तरीके से रेलवे की तरक्की में जो इम्बैलेंसे है वह बढ़ जाता है। फिर भी इस दफा कोशिश की गई कि कश्मीर में, नार्थ-ईस्ट में और अन्य इलाकों में जहां रेल की सुविधाओं का विस्तार नहीं है उन इलाकों को भी कवर किया जाये। मैं इसके लिए रेलवे मंत्री को मुबारकबाद देना चाहता हूं। आज रेलवे के इतिहास में और इस के साथ-साथ हिन्दुस्तान के इतिहास में बड़ा गौरवपूर्ण दिन है

जो कन्याकुमारी को कश्मीर से जोड़ने के शुभ काम के लिए हमारे प्रधानमंत्री उधमपुर से कटरा और वहां से बारामूला तक रेलवे लाइन बिछाने का शुभारंभ करने उधमपुर गए हुए हैं। उस रेलवे लाइन के नींव का पत्थर आज रखा गया है। मैं इसके लिए शुभकामनायें देता हूं। लेकिन इसी के साथ-साथ मैं दरख्वास्त करता हूं कि इसी तरीके से एक पत्थर 1983 में श्रीमती इंदिरा गांधी ने जम्मू से लेकर उधमपुर तक रखा था और वह रेलवे लाइन आज तक नहीं बिछी है और वह नींव का पत्थर आज भी लगा हुआ हमारा मुंह चिढ़ा रहा है। मैं रेल स्टेट मिनिस्टर सतपाल महाराज जी से कहना चाहता हूं कि हमारा नेशनल इन्टीग्रेशन बढ़ाने के लिए कश्मीर से कन्याकुमारी को जोड़ना जरूरी है और इसके लिए रेलों की आवाजाही सबसे बड़ा साधन है। यह देश को जोड़ने का, नेशनल इन्टीग्रेशन का एक बहुत बड़ा साधन है। किसी रेल के डिब्बे में बैठकर आप देखिए कि वहां पर आपको कश्मीरी भी मिलेगा, मद्रासी भी मिलेगा, पंजाबी भी मिलेगा, असमी भी मिलेगा, महाराष्ट्रियन भी मिलेगा। आपको ऐसा लगेगा कि एक मिनि हिन्दुस्तान, एक छोटा सा हिन्दुस्तान रेल के डिब्बे में बैठा है। मैं आपसे कहना चाहता हूं कि जिस प्रोसेस को आपने शुरू किया है, बराए मेहरबानी इस प्रोसेस को सीरियसली लीजिए। एक शेर उर्दू का है कि :-

देखने वाले तो गुम्बद पर नजर रखते हैं,
नींव के पत्थर कभी देखे नहीं जाते।

लोगों ने नींव के पत्थरों को नहीं देखना है, लोग तो इमारत देखते हैं। आप रेल पटरी बिठाकर वहां गाड़ी चलाइए, तब मैं आपको शाबासी दूंगा और सारा हिन्दुस्तान आपकी तारीफ करेगा कि आपके वक्त में बहुत अच्छा काम हुआ है।

मैडम वाइस-चेयरमैन ने हुक्म दिया है कि मैं थोड़े अर्से में बोलूं। मैंने तो इस पर बड़ी तैयारी की थी कि इसमें क्या कमियां हैं, क्या होना चाहिए इसकी तैयारी की थी। लेकिन आपके हुक्म के मुताबिक मैं बहुत ब्रीफ में जो हमारी डिमांड, ग्राउंड लेवल पर हमारे इलाके की है, उनकी तरफ आपकी तवज्जह दिलाना चाहता हूं।

मैडम, हमारी सबसे पुरानी डिमांड़ है कि चंडीगढ़ जो हमारी राजधानी है उसका रेल के मामले में पंजाब के साथ कोई ताल्लुक नहीं है। हम इसके लिए 30 सालों से चिल्ला रहे हैं। 50 साल आजादी के हो गए आपने सारे देश में कहीं न कहीं थोड़ी बहुत रेल लाइनें बिछा दी लेकिन पंजाब एक ऐसा बदनसीब सूबा है जहां पर आपने एक इंच रेलवे लाइन भी नहीं बिछाई। मैं आपको मुबारकबाद देता हूं कि आपने हमारी चीखोपुकार को सुना और इस बजट में लुधियाना को चंडीगढ़ से जोड़ने का प्रावधान किया है। मैं आपको कहना चाहता हूं कि ये लाइनें केवल किताबों पर ही सिमट कर न रह जाएं इसलिए इस प्रोजक्ट को वार फुटिंग पर, टॉप प्रायरिटी देकर कराइए और 30 साल से हमारे साथ जो अन्याय और बेइंसाफी हुई है उनको दूर करने की कोशिश करें। यह आपने हमारे ऊपर कुछ नजरेकरम की है। बड़े सालों से मैं इस पार्लियामैंट के ईवान से इस बात की दरख्वास्त करता आया हूं कि हरिद्वार हिन्दुओं का सबसे बड़ा तीर्थ है। हिन्दुस्तान से ही नहीं, दुनिया भर से हिन्दू गंगा मैया में स्नान करने के लिए हरिद्वार जाते हैं और गंगा मैया में डुबकी लगाकर अपना जग-जीवन सफल मानते हैं। इस गंगा मैया के दर्शन करने के लिए सारे पंजाब से एक भी सीधी ट्रेन हरिद्वार के लिए नहीं है। लेकिन मुझे आपका शुक्रिया अदा करना चाहिए, आखिर कहते हैं रूड़ी की भी 100 साल या 50 साल बात सुनी ही जाती है। आखिर, आपने हमारी बात सुनी और इस 7 तारीख के गंगा नगर से, वहां का नाम भी गंगानगर है जो राजस्थान में है, वहां से हरिद्वार के लिए सीधी ट्रेन चलाई।

हम आपके बहुत शुक्रगुज़ार हैं कि आखिर आपने हमारा भी ध्यान किया। लेकिन वह ट्रेन जो चलती है, उसमें आपने बाबा आदम के डिब्बे लगाए हैं। आपने वायदा किया था कि एक बिलकुल नयी रेल गाड़ी आप इंट्रोड्यूस करेंगे लेकिन कई जगहों से इधर-उधर से डिब्बे पकड़ कर आपने लगा दिये हैं। आपने अपना वायदा पूरा नहीं किया है। मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा कि बिलकुल नये रैक लगाइये क्योंकि गंगानगर से भटिंडा, भटिंडा से अम्बाला तक जो गाड़ियां चलती हैं, उनको देखकर कभी-कभी जो लोग कैटल वेगंस में सफर करते हैं वह भी रश्क करते हैं कि हम अच्छे डिब्बों में हैं। मैं समझता हूं जिनमें मुसाफिर सफर करते हैं, उनकी हालत ऐसी है कि मैं आपको क्या कहूं। उस सेक्शन पर जो गाड़ियां चलती हैं उनकी ज़रा आप खबर लीजिये। बिल्कुल घिसे-पिटे डिब्बे, छतें टूटी हुई हैं, बिजली का कोई सामान नहीं, टूटियां टूटी हुई, गंदे रैक लगाए गए हैं। रीजनल इम्बेलेंस इतना है जब हम देखते हैं क्या फर्राटे लेती हुई गाड़ियां चलती हैं, एयर कंडीशंड क्या डिब्बे हैं, मज़ा आ जाता है और जब हम अपने इलाके में जाते हैं लोग हम से सवाल पूछते हैं कि आप पार्लियामैंट में गये हैं तो आपने अपने इलाके में कैसी गाड़ियां चलवाई हैं। कई दफा हमें ऐसा लगता है कि हम शर्म से सर झुका लें तो ज्यादा बेहतर है। मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा कि हमें इस ज़िल्लत से निकालिये और हमारे इलाके में भी आप अच्छी गाड़ियां

दीजिये। यह मेरी आपसे दरख्वास्त है।

एक दरख्वास्त मैं आपसे और करना चाहता हूं। पंजाब में एक नहीं अनेक गाड़ियां जब टेररिज्म चला था, उस वक्त बंद कर दी गई थीं। टेररिज्म को लगाम दिये हुए 6 साल हो गये हैं, पंजाब में अमन-चैन है। रात को जो बसें चलती थीं नाइट सर्विस की बसें भी चलती हैं। पंजाब में लॉ एंड आर्डर बहाल हो चुका है। लॉ एंड आर्डर बहाल हो गया, टेररिज्म खत्म हो गया लेकिन जिस लॉ एंड आर्डर की वजह से, जिस टेररिज्म की वजह से अपने गाड़ियां बंद की थी, वह गाड़ियां आज भी बंद हैं और लोग हमारी जान को रोते हैं कि हमारे पास आने जाने के लिए साधन नहीं हैं। अमीर आदमी तो अपनी गाड़ी में सफर कर सकते हैं लेकिन गरीब आदमी के लिए यातायात का साधन केवल रेल गाड़ी है। इसलिए मैं आपसे दरख्वास्त करूंगा कि बराये मेहरबानी उन गाड़ियों को चलाइये जिनको 14 साल से आपने बंद कर रखा है।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं। फाज़िल्का से एक रेलगाड़ी चलती थी रेवाड़ी तक। वह मीटरगेज की रेलगाड़ी थी। मीटरगेज आपने बंद कर दिया है। उसकी जगह पर ब्रॉडगेज आपने चला दी है लेकिन आज तक वह गाड़ी आपके हुक्म की मुंतज़िर है कि वह कब चले और फाज़िल्का के लोगों के पास जाने के लिए दूसरा कोई साधन नहीं है। आप फाज़िल्का से भटिंडा गाड़ी चलाते हैं। भटिंडा से सिरसा चलाते हैं। सिरसा से रेवाड़ी चलाते हैं। अरे भाई, यह गाड़ी एक थी, आपने इसकी तीन गाड़ियां क्यों बना दी? मैं आपसे मांग करना चाहता हूं बराए मेहरबानी फाज़िल्का से रेवाड़ी तक जो गाड़ी थी, उसको आप रिवाइव करिये और उस गाड़ी को आप रेवाड़ी से आगे दिल्ली तक लाइये ताकि फाज़िल्का के लोगों की लांग-स्टैंडिंग डिमांड कि दिल्ली तक सीधी गाड़ी दी जाए, वह पूरी हो जाए। वह बार्डर पर बसते हैं, हिन्दुस्तान की सरहदों की हिफाज़त करते हैं, हिन्दुस्तान के भंडार को भरते हैं, सब से ज्यादा अनाज देते हैं। हमारे जवान सरहदों की रक्षा करते हैं, हम गंदम सब से ज्यादा पैदा करते हैं, रूई सब से ज्यादा पैदा करते हैं लेकिन रेल सेवाएं हमारे पास नहीं हैं। उनकी डिमांड है कि फाज़िल्का से सीधी गाड़ी चले। मेरा सुझाव है कि जो रिवाड़ी तक गाड़ी चलती थी उसको एक किया जाए, जो तीन हिस्सों में चलती है, उसको दिल्ली तक बढ़ा दीजिये और लोगों की दुआएं लीजिये। यह मेरी आपसे दरख्वास्त है।

एक दरख्वास्त मेरी आपसे और भी थी। जैसलमेर से ले कर उधमपुर तक हिन्दुस्तान के बेशुमार कैंटोनमेंट्स हैं जो आपसे में रेल लिंक से जुड़े हुए नहीं है। अबोहर और फाज़िल्का के दरम्यान एक रेल लिंक बना दें, 41 किलोमीटर नई रेल लाइन बिछा दें तो जहां इस इलाके के लोगों के लिए, हरियाणा, पंजाब और राजस्थान के लोगों के लिए आने जाने के बेतहाशा नये रूट खुलेंगे वहां पर जैसलमेर से लेकर उधमपुर तक हिन्दुस्तान के सब कैंटोनमेंट रेल से जुड़ जाएंगे। जोकि डिफेंस प्वायंट् ऑफ् व्यू से बेहद जरूरी है। पिछले बजट में आपने एलान किया था कि इसका सर्वे होगा और मुझे यह कहने में जरा भी तामुल नहीं है कि आपने अपने वायदे को पूरा किया है और वह सर्वे हो गया है। उस सर्वे में फाज़िल्का और अबोहर के दरम्यान जो रेलवे लाइन बिछी है उसकी लंबाई 41 किलोमीटर है। उसका खर्चा साढे तीन करोड़ रूपया है। मैं आपसे यह डिमांड करना चाहता हूं कि फाज़िल्का और अबोहर के दरम्यान इस रेलवे लाइन को आप मेहरबानी करके वॉर फुटिंग पर बिछवाइये क्योंकि दिस इज़ वैरी इंपोर्टेंट फ्रांम द डिफेंस प्वायंट् ऑफ् व्यू। हमें पता है जब पाकिस्तान के साथ जंग होती है हमारे इलाके, हमारे गांव किस तरीके से उजड़ते जाते हैं, किस तरीके से गोलाबारी हमारे ऊपर होती है और किस तरीके से हम उसको सहते हैं। लेकिन हमें उसका कोई गिला नहीं है। इस इलाके की सुविधा के लिए और डिफेंस को मजबूत करने के लिए अबोहर और फाज़िल्का के दरम्यान यह नई रेल लाईन बिछानी बहुत जरूरी है और मै आपसे दरख्वास्त करूंगा कि इस रेल लाईन को बिछाइये।

एक बात मैं और मंत्री महोदय सतपाल महाराज जी आपसे कहना चाहता हूं कि श्रीगंगानगर और भटिंडा के दरम्यान जो गाड़ियां चलती हैं वह तीस और चालीस किलोमीटर की रफ्तार से चलती हैं। दुनिया तो आज चांद-सितारों पर जा पहुंची है, दूसरे मुल्कों में जाइये तो आपको चार-चार सौ, पांच-पांच सौ किलोमीटर की रफ्तार से गाड़ियां चलती हुई नज़र आयेंगी। हम कि चौदहवीं सदी में रह रहे हैं? हम तो 21वीं सदी में जा रहे हैं और उस वक्त तक कि ये गंदे डिब्बे, ये 30 किलोमीटर की गाड़ियां, हमें इससे निजात दिलाइये और श्रीगंगानगर और भटिंडा के दरम्यान यह छक-छक करने वाली पुरानी गाड़ियों की बजाय ई.एम.यू. गाड़ियां चलाइये। चार की बजाय दो चलाइये। वह दो गाड़ियां चार गाड़ियों का काम करेंगी क्योंकि वह चक्कर बहुत ज्यादा लगा लेंगी और मुसाफिरों को बेहद उससे आराम होगा और उनके काम-काज में फायदा होगा। इसी तरीके से अंबाला से लेकर भटिंडा तक जो गाड़ियां चलती हैं उनकी भी यही सूरत-ए-हाल है। वहां भी मैं आपको कहूंगा ई.एम.यू. का वायदा, जब हमारे ग्रेट मुगल जनाब जाफर शरीफ साहब हिन्दुस्तान के रेलवे वजीर थे और अशोक भटनागर साहब

रेलवे बोर्ड के चेयरमैन थे, वे उस इलाके में गए थे भटिंडा में और गंगा नगर में और वायदा उन्होंने किया था कि इसी साल ई.एम.यू. गाड़ियां वहां चला दी जायेंगी। मिनिस्टर वह रहें या न रहें ग्रेट मुगल, रेलवे बोर्ड के वह चेयरमैन रहें या न रहें, it was a promise by the Railways and I wanted to remind you to kindly fulfil that promise. It is my request to you.

एक बात मैं और कहना चाहता हूं कि जब आप लोग मंत्री बने थे तो बड़े तमतराक से आपने एलान किया था कि, "cleanliness and puncuality will be our cordinal principles." But, I wanted to tell you that these two things are the first casualties in the Railways.

रेलवेज़ बहुत चली हैं, लेकिन जब भी रेलवे स्टेशन पर जाते हैं तो सब से पहले यही सुनते हैं यह गाड़ आठ घंटे लेट है, वह गाड़ी 12 घंटे लेट है और कभी-कभी तो ऐसा लगता है कि वक्त पर आ रही है लेकिन जब पता करते हैं तो पता लगता है कि यह आज की गाड़ी नहीं कल की गाड़ी है यानी 24 घंटे लेट है। बराय मेहरबानी सफाई को भी आप इफैक्टिव मेज़र्ज़ लीजिए। एलान करने से कुछ नहीं है। बिल्कुल बुरा हाल गाड़ियों का है। कोई सफाई नहीं होती, प्लेटफार्मों का बुरा हाल है। बैंच टूटे हुए हैं, पंखे चलते नहीं हैं। आप शौच में चले जाएं तो एक आदमी अंदर जा नहीं सकता। ये चीजें तो छोटी हैं लेकिन किसी कौम के लिए, उसको आगे ले जाने के लिए ये छोटी-छोटी चीज़े कौमों को बनाती हैं। इनकी तरफ आप तवज्जह दीजिए। यह मेरी आपसे दरख्वास्त है। इसके अलावा कैटरिंग का बुरा हाल है। कोई अच्छा हाल नहीं है। पैसेंजर एमैंटीज़ हैं उनकी तरफ भी आप तवज्जह दीजिए और इसके अलावा रेलवे की जो स्पीड है सारे हिन्दुस्तान में रेलवे की स्पीड जितनी होनी चाहिए उतनी स्पीड नहीं है।

एक चीज़ मैं आपको और कहना चाहता हूं। आपने बजट में सब कुछ कहा है लेकिन वैगन्ज़ की पूरा करने की कोई बात नहीं कही है। कोचेज़ की और वैगन्ज़ की हिन्दुस्तान में इतनी कमी है, उस कमी को दूर करने के लिए आपने कोई प्रावधान नहीं किया है।

महोदया मैं कहना चाहता हूं कि अगर आप कोचेज और वैगंस का और इंतजाम करेंगे तो मुसाफिरों को भी सुविधा मिलेगी और रेलवे का बजट भी इम्प्रूव होगा। उस की आमदनी बढ़ेगी।

महोदया, मैं एक बात और कहना चाहता हूं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): अभी आप की कितनी बातें बाकी हैं?

श्री वीरेन्द्र कटारिया: तीन बातें और हैं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): कितने समय में होंगी?

श्री वीरेन्द्र कटारिया: तीन मिनिट में।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): चलिए, कहिए।

श्री वीरेन्द्र कटारिया: महोदया, रेलवे का करोड़ों रुपए का कबाड़ पड़ा है जिसे डिस्पोज ऑफ करने का कोई इंतजाम नहीं है और उस की चोरी होती जा रही है। रेलवे की बेतहासा जमीन पड़ी है, लेकिन उस का कोई कॉमर्सियल यूज नहीं किया जाता जिस से कि उस के साधन बढ़ाए जा सकें। आप ने सिर्फ एक आसान-सा तरीका किराया बढ़ाने का सोचा हुआ है। इस तरह आप ने इस दफा 18 हजार करोड़ रुपए का बोझा यात्रियों पर डाल दिया है। पिछले साल 8 हजार करोड़ रुपए का डाला था। मैं कहना चाहता हूं कि अगर आप बेकार पड़े कबाड़ को बेचते और रेलवे का इस्तेमाल ठीक से करने की तरफ ध्यान देते और जो टिकिटलैस ट्रेवल होती है, उसे रोकते तो आप के पास इतने साधन हो जाते कि आप एक अच्छा बजट दे सकते थे। लोगों पर नए टैक्स लगाए बिना और यात्रियों को जो सुविधाएं चाहिए वह भी उपलब्ध करा सकते थे जिन के बारे में आप कहते हैं कि फायनेंसियल क्रंच और ऑपरेशनल कंस्ट्रेंट्म हैं। महोदया, मेरे पास चिट्ठियां आई हैं जिन में लिखा है कि फायनेंसिल क्रंच या ऑपरेशनल कंस्ट्रेंट्स हैं, लेकिन एक महीने बाद वहां गाड़ी चला दी जाती है। इस का मतलब यह है कि यह सारे लंगड़े बहाने हैं। अगर कोई वी.आई.पी. चाहे या आप के अपने दिल में हो तो वहां सारे फायनेंसियल क्रंच खत्म हो जाते हैं। मैं इस की मिसाल दे सकता हूं जहां बताया गया कि यहां गाड़ी नहीं चलाई जा सकती, लेकिन अगले महीने झंडियां लहराई जाती हैं और गाड़ी चला दी जाती है। तो बराए मेहरबानी ऐसा मत कीजिए कि किसी की "व्हिम एंड फैंसीज" पर गाड़ी चलेगी या नहीं चलेगी क्योंकि हिंदुस्तान की रेलवे सारे देश को जोड़ने का एक बहुत बड़ा नेटवर्क है जोकि हिंदुस्तान की आवाजाही और हिंदुस्तान की इकॉनोमिक ग्रोथ के लिए जरूरी है और नेशनल इंटीग्रेशन के लिए भी जरूरी है। इसलिए आप इस को "एज ए होल" देखिए।

महोदया, मेरे पास पॉइंट्स बहुत थे लेकिन मैंने आप को वायदा किया था कि मैं दो मिनिट में खत्म कर दूंगा। अंत में मैं आप का शुक्रिया अदा करता हूं और अपनी जगह लेता हूं। बहुत-बहुत शुक्रिया।

آنا ریلوے میں بڑا ایمبیلنس ہے۔ لوگ کہتے ہیں کہ جس علاقے کا ریلوے منسٹر بن جاتا ہے۔ اس علاقے کو نہال کر دیتا ہے اور کئی دفعہ تو گاڑیاں جب چلتی ہیں تو وارانسی کی طرف سے چلتی ہیں۔ سب گاڑیاں وارانسی کو الیار جاتی ہیں۔ اس طریقے سے ریلوے کی ترقی میں جہاں ایمبیلنس ہے وہ پہنچ جانا چاہیے۔ پھر بھی اس دفعہ کونشن کی گئی کہ کشمیر میں۔ ناردرن ایسٹرن اور دوسرے علاقوں میں جہاں ریلوے کی سوپر ویژن کا دستار نہیں ہے ان علاقوں کو بھی "کور" کیا جائے۔ میں اس کے لئے ریلوے منسٹر کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں۔ آج ریلوے کے راستہاس میں اور اس کے ساتھ ساتھ ہندوستان کے راستہاس میں بڑا فخر کا دن ہے جو کنیا کماری کو کشمیر سے جوڑنے کے سپنے کا کیلئے ہمارے پردھان منتری اودھم پور سے سرینگر اور وہاں سے بارہ مولا تک ریلوے لائن بچھانے کا سپنہ ساکار کرنے اودھم پور گئے ہوئے ہیں۔

اس ریلوے لائن کے "نیو" کا بجٹ آج رکھا گیا ہے۔ میں اس کیلئے سپنہ کا سواگت کرتا ہوں۔ لیکن اسی کے ساتھ ساتھ میں درخواست کرتا ہوں کہ اس لائن سے ایک بیحد سنہ ۱۹۸۳ میں شرمتی اندرا گاندھی نے جموں سے کیکر اودھم پور تک رکھا تھا اور وہ ریلوے لائن آج تک نہیں بچھی ہے اور وہ "نیو" کا

† [] شری ویریندر کٹاریہ "پنجاب": میڈم۔ "آئی ایم گریٹ فل ٹو یو فار پرمیٹنگ می ٹو اسپیک آن دی ریلوے بجٹ"۔

اب سیدھا "ایجنڈا" کی سروج کمار جی آپ کی پارٹی کے ۲۵ منٹ بچے ہیں اور ہوشیار ورکر کافی ہیں۔ اس لئے سیدھے مدعا پر آئیے۔ یہی میرا آپ سے نویدن ہے۔

شری ویریندر کٹاریہ: آپ کے حکم کی پوری تعمیل ہوگی۔ میڈم والکس چیئرمین۔ مرے ہوشن کی بات ہے "گریٹ مغل" کے زمانے سے چلی آرہی عام آدمی کی بھاونا ؤں کے مطابق اور ضرورتوں کے مطابق پارلیمنٹ میں ریلوے بجٹ پیش ہونا شروع ہو گیا ہے۔ ایک ٹیک بدل گیا ہے۔ ایسا لگتا ہے۔ میں سب سے پہلے تو ریلوے منسٹر کو مبارکباد دینا چاہتا ہوں کہ انہوں نے ایک عام پسنجر جو کہ سکندرآباد سے کاچیگوڑہ تک جس کا پہلے سفر کی کلاس ناٹ تھا۔ اس میں سفر کرنا پڑتا ہے۔ اس کی مشکلوں کو۔ ریلوے کے "کارندے کرتا دھرتاؤں"۔ کہ بیچاریوں کی مشکلوں کو اور جو لوگ کیجول طور پر کام کرتے تھے۔ جن کی کوئی زندگی بیمہ نہیں تھی۔ فیوچر نہیں تھا۔ ان کی طرف جو دھیان دیا ہے۔

اس بات کو کہنے میں مجھے کوئی اعتراض نہیں ہے کہ اچھا ریلوے بجٹ پیش کرنے کے باوجود

†[] Transliteration in Arabic Script.

بڑی تیاری کی تھی کہ اس میں کیا کمیاں ہیں۔ کچھ ہونا چاہیے، اس کی تیاری کی تھی۔ لیکن آپ کے حکم کے مطابق میں مختصر بریف میں جو ہمارا ڈیمانڈز گرانٹ ہیول پر ہمارے علاقے کی ہیں ان کی طرف آپ کی توجہ دلانا چاہتا ہوں

میڈم۔ ہماری سب سے پرانی ڈیمانڈ ہے کہ جنڈی گڈھ جو ہماری ریجدھانی ہے۔ اس کا ریل کے معاملے میں پنجاب کے ساتھ کوئی تعلق نہیں ہے۔ ہم اس کیلئے ۴۰ سالوں سے چلا رہے ہیں۔ ۵۰ سال آزادی کے ہو گئے۔ آپ نے سارے دیش میں ہیں نہ کہیں تھوڑی بہت ریل لائنیں بچھا دیں۔ کیوں پنجاب آباد ایسا بد نصیب صوبہ ہے جہاں پر آپ نے ایک انچ ریلوے لائن بھی نہیں بچھائی۔ میں آپ کو مبارک باد دیتا ہوں کہ آپ نے ہماری چیخ و پکار کو سنا اور اس بجٹ میں لدھیانہ کو ہنڈیگرما سے جوڑنے کا پراوِژن کیا ہے۔ میں آپ کو کہنا چاہتا ہوں کہ لائنیں صرف کاغذوں پر ہی نہ کھینچ دی جائیں اس لئے اس پروجیکٹ کو "ہائر فوکس" پر رکھ کر اس کو کمپلیٹ کرائیے اور ۵۰ سال سے ہمارے ساتھ جو انیائے اور انصافی ہوئی ہے۔ اس کو درست کرنے کی کوشش کریں۔ یہ آپ سے ہمارے اوپر کچھ خاص کرم چاہیے۔ پرانے سالوں سے میں رسل پارلیمنٹ کے ایوان سے اس بات کی درخواست کرتا آیا ہوں کہ ہریانہ اور ہندوستان کا سب سے بڑا تہوار

ہے۔ میں ریل اسٹیٹ منسٹر سنبھال مہاراج جی سے کہنا چاہتا ہوں کہ ہمارا انٹرنیشنل ایئرپورٹ بھٹنڈہ کیلئے ڈکشنیری سے کنیا کماری کو جوڑنا ضروری ہے اور اس کیلئے ریلوں کی "آواجاہی" سب سے بڑا اسادھن ہے۔ کسی ریل کے ڈبے میں بیٹھ کر آپ دیکھئے کہ وہاں پر آپ کو تشہیری بھی ملے گا۔ مدر ڈیری بھی ملے گا۔ پنجابی بھی ملے گا۔ آسامی بھی ملے گا۔ مہاراشٹرین بھی ملے گا۔ آپ کو ایسا لگے گا کہ ایک "منی ہندوستان" ایک چھوٹا سا ہندوستان ریل کے ڈبے میں بیٹھا ہے۔ میں آپ سے کہنا چاہتا ہوں کہ جس "ہیریٹیج ٹرین" کو آپ نے شروع کیا ہے ہریانہ کی مہربانی اس ہیریٹیج کو میوزیم کی لسٹ میں لے لیجئے۔ ایک شاعر اردو کا ہے کہ:

دیکھنے والے تو گلشن پر نظر رکھتے ہیں
ٹہنیوں کے بیچ کہ دیکھا نہیں جاتے

لوگوں نے "ایفل ٹاور" کے بیچ کو نہیں دیکھا ہے لوگ تو عمارت دیکھتے ہیں۔ آپ ریل پٹری بچھا کر وہاں گاڑی چلائیے۔ تب میں آپ کو شاباش دوں گا اور سارا ہندوستان آپ کی تعریف کرے گا کہ آپ کے وقت میں بہت اچھا کام ہوا ہے۔

میڈم والس چیئر میں نے کہا ہے کہ میں بچپن کے عرصے میں بولوں میں نے تو اس پر

سیکشن پر جو گاڑیاں چلتی ہیں انکی ذرا آپ خبر لیجئے۔ بالکل کھٹارے ڈبے ہیں۔ پنکھے ٹوٹی ہوئی ہیں۔ بجلی کا کوئی سامان نہیں۔ ٹوٹیاں ٹوٹی ہوئی۔ گندے ریکس لگائے گئے ہیں۔ ریجنل امبیلنس ایتنا ہے جب ہم دیکھتے ہیں کہ ڈرائیکے لئی ہوئی گاڑیاں چلتی ہیں۔ اسکو کنڈم ڈیکلیئر کیا جا چکا ہے تو ہمیں مزا آجاتا ہے۔ اور جب ہم اپنے علاقہ میں جاتے ہیں لوگ ہم سے سوال پوچھتے ہیں کہ آپ پارلیمنٹ میں بیٹھے ہیں تو اپنے علاقہ میں اے۔سی گاڑیاں چلوائیں۔ کئی دفعہ ایسا لگتا ہے کہ ہم شرم سے سر جھکا لیں تو زیادہ بہتر ہے۔ میں آپ سے درخواست کرونگا کہ ہمیں اس ذلت سے نکالئے اور ہمارے علاقہ میں بھی آپ اچھی گاڑیاں دیجئے یہ میری آپ سے درخواست ہے۔

ایک درخواست میں آپ سے اور کرنا چاہتا ہوں پنجاب میں ایک نہیں ایک گاڑیاں۔ جب ٹیرر ازم چلا تھا اسوقت بند کر دی گئی تھی ٹیرر ازم کو ختم ہوئے ۷ سال ہو گئے ہیں۔ پنجاب میں امن چین ہے۔ رات کو جو ہیمن چلتی تھیں۔ نائٹ سروس کی ہیمن بھی چلتی ہیں۔ پنجاب میں لا اینڈ آرڈر بحال ہو گیا ہے۔ لا اینڈ آرڈر بحال ہو گیا۔ ٹیرر ازم ختم ہو گیا۔ لیکن جس لا اینڈ آرڈر کے چیمہ سے بھی نہیں دیکھا جاتا ہے "میں انسان کرنے کیلئے ہری دوار جاتے ہیں اور گنگا میا ہو ویلی گنگا مریا جیوں سنبل مانتے ہیں۔ اس گنگا میا کے درشن کرنے کیلئے سارے پنجاب سے ایک لاکھ سیوھی سنگھوں ہر دوار کیلئے ہیں ہے۔ لیکن مجھے آپ کا شکریہ ادا کرنا چاہیے آپ نے کہیں میں روزی کی بل ۱۰۰ سال یا ۵۰ سال سنی جاتی ہے۔ آخر آپ نے ہماری بات سنی اس کے تاریخ گوگنگا نگر سے وہاں کا نام بھی گنگا کلر ہے جو راجستھان میں ہے۔ وہاں سے ہر دوار کیلئے سیوھی سنگھوں چلوائی۔ ہم آپ کے بہت شکر گذار ہیں کہ آخر آپ نے ہمارا بھی دھیان کیا۔ لیکن وہ ٹرین جو چلتی ہے۔ اس میں آپ نے بابا آدم کے ڈبے لگائے ہیں۔ آپ نے وعدہ کیا تھا کہ ایک بالکل نئی ریل گاڑی آپ انٹروڈیوس کریں گے۔ لیکن گئی جگہوں سے ادھر ادھر سے ڈبے لگا دیئے ہیں۔ آپ نے اپنا وعدہ پورا نہیں کیا ہے۔ میں آپ سے درخواست کرونگا کہ بالکل نئے ڈبے لگا دیئے۔ کیونکہ گنگا نگر سے بھٹنڈہ ۵۰ کلومیٹر ہے امبالہ تک جو گاڑیاں چلتی ہیں انکو دیکھکر کبھی کبھی جو لوگ "کنٹل کلاس" میں سفر کرتے ہیں وہ بھی شک کرتے ہیں کہ ہم اچھے ڈبوں میں ہیں۔ میں سمجھتا ہوں کہ جنہیں مسافر سفر کرتے ہیں انکی حالت ایسی ہے کہ میں آپ کو کیا کہوں۔ اس

وہ بارڈر پر سیتے ہیں ہندوستان کی سرحدوں کی حفاظت کرتے ہیں ہندوستان کے بھشنڈوں کو بونے میں سب سے زیادہ اناج دیتے ہیں ہمارے جوان سرحدوں کی رکھشا کرتے ہیں ہم گنا سب سے زیادہ پیدا کرتے ہیں۔ آلو بھی سب سے زیادہ پیدا کرتے ہیں کیلی پولن سیوریج ہمارے پاس نہیں ہیں۔ آنلی ڈیمانڈ ہے کہ فاضلکا سے سیدھی گاڑی چلے میرا سجھاؤ ہے کہ جو ریسوا ری تک گاڑی چلتی تھی اسکو ایک کیا جائے۔ جو تین حصوں میں چلتی ہے اسکو دلی تک چلا دیجئے اور لوگوں کی دعائیں لیجئے۔ یہ میری آپ سے درخواست ہے۔

ایک درخواست میری آپ سے اور بھی تھی۔ جیسلمیر سے بے کر اودھے پور تک ہندوستان کے بے شمار "کنٹو نمنٹس" ہیں جو آپس میں ریل لنگ سے جوڑے ہوئے نہیں ہیں۔ ابز ظو اور فاضلکا کے درمیان ایک ریل لنک بنا دیں۔ ۱۱ کلو میٹر نئی ریل لائن بچھا دیں تو یہاں اس علاقہ کے لوگوں کیلئے۔ ہریانہ۔ پنجاب اور راجستھان کے لوگوں کیلئے آنے جانے کے بے تحاشہ نئے روٹ کھل جائیں گے یہاں پر جیسلمیر سے بے کر اودھے پور تک ہندوستان کے سب کنٹو نمنٹ ریل سے جڑ جائینگے جو کہ "ڈیفنس پروڈکٹ آف انڈیا" سے بیحد ضروری ہے پچھلے بجٹ میں آپنے اعلان کیا تھا کہ اسکا سروے ہے۔ جس پر سروے کب چھپے سے آپنے گاڑیاں بند کر دیں تھیں وہ گاڑیاں آج بھی بند ہیں اور لوگ ہماری جان کو روتے ہیں کہ ہمارے پاس آنے جانے کے سادھن نہیں ہیں۔ امیر آدمی تو اپنی گاڑی میں سفر کر سکتے ہیں لیکن غریب آدمی کیلئے یاتایات کا سادھن صرف ریل گاڑی ہے ۱۰ سلے میں آپ سے درخواست کروں گا کہ ہمارے مہمانی ان گاڑیوں کو چلا کے جلد ۱۴ سال سے آپنے بند کر رکھا ہے۔

ایک بات میں اور کہنا چاہتا ہوں فاضلکا سے ایک ریل گاڑی چلی تھی ریسوا ڑی تک وہ میٹر گیج کی ریل گاڑی تھی۔ میٹر گیج آپ نے بند کر دیا ہے اسکی جگہ پر براڈ گیج آپنے چلا دی ہے لیکن آج تک وہ گاڑی آپنے کیوں کی منظم ہے کہ وہ کب چلے اور فاضلکا کے لوگوں کے پاس جائے کیلئے دوسرا کوئی سادھن نہیں ہے آپ فاضلکا سے بھشنڈہ گاڑی چلاتے ہیں۔ بھشنڈہ سے سرسہ چلاتے ہیں۔ سرسہ سے ریسوا ڑی چلاتے ہیں ارے بھائی یہ گاڑی ایک تھی آپنے اسکی تین گاڑیاں کیوں بنا دیں۔ میں آپ سے مانگ کرتا چاہتا ہوں ہمارے مہمانی فاضلکا سے ریسوا ڑی تک جو گاڑی تھی اسکو آپ ریسوا ٹھکر کے اور اس گاڑی کو آپ ریسوا ڑی سے آگے دلی تک لگا دیجئے تاکہ فاضلکا کے لوگوں کی "لانگ اسٹینڈنگ ڈیمانڈ" کی دلی تک سیدھی گاڑی دی جائے۔ مہ پوری ہو جائے

پانچ یا چھ سو کلو میٹر کی رفتار سے چلتی ہوں گی نظر آ جائیں گی ہم کیا چودھویں صدی میں رہ رہے ہیں۔ ہم تو اکیسویں صدی میں جا رہے ہیں اور اسی وقت تک یہ لفظ رہے گا۔ یہ ۱۰۰ کلو میٹر کی گاڑیاں ہیں اس سے نجات دلائیے اور متھرا گنگا نگر اور بھٹنڈہ کے درمیان یہ مختصف مختلف کرنے والی پرانی گاڑیوں کے بجائے ای۔ ایم۔ یو۔ گاڑیاں چلائیے۔ چار کے بجائے دو چلائیے۔ وہ دو گاڑیاں چار گاڑیوں کا کام کریں گی کیونکہ وہ تیز بہت زیادہ لگا لیں گی اور مسافروں کو بیحد اس سے آرام ہوگا اور آپ کے کام کا بھی فائدہ ہوگا۔ اسی طریقہ سے امبالہ سے لدھیانہ تک دو گاڑیاں چلتی ہیں انکی جگہ بھی صورتحال ہے وہاں بھی میں آپ کو لگا ای۔ ایم۔ یو سکا دوں جو بھارت گریٹ مغل جناب جعفر شریف صاحب ہندوستان کے ریلوے وزیر اور انہوں بھٹنڈہ گنگا نگر صاحب ریلوے بورڈ کے ممبر میں تھے وہ اس علاقہ میں گئے تھے بھٹنڈہ میں اور گنگا نگر میں اور وعدہ انہوں نے کیا تھا کہ اس سال ای۔ ایم۔ یو گاڑیاں وہاں چلا دی جائینگی۔ منسٹر وہ ریل بانہ ریس۔ گریٹ مغل۔ ریلوے بورڈ کے ممبر میں ریس بانہ ریس

It was a promise by the railways and I wanted to remind to kindly fulfil that promise. It is my request to you.

ہوگا اور مجھے یہ کہنے میں ذرا بھی تامل نہیں ہے کہ آپ نے اپنے وعدہ کو پورا کیا ہے اور وہ سروے ہو گیا ہے۔ اس سروے میں فاضلکا اور ابوہر کے درمیان جو ریلوے لائن بچھی ہے اسکی لمبائی ۱۱۰ کلو میٹر ہے۔ اسکا خرچ ساڑھے تین کروڑ روپیہ ہے۔ میں آپ سے یہ ایمانڈ کرنے چاہتا ہوں کہ فاضلکا اور ابوہر کے درمیان اس ریلوے لائن کو آپ میہ بانی کریں "وار فوٹنگ" پر بچھا دیں گنگا نگر" دس از دیر امپرٹنٹ فورم دی ڈیفینس پوائنٹ آف ویو" میں بھی ہے جب پاکستان کے ساتھ جنگ ہوتی ہے تو ہمارے علاقے ہمارے گاڑیوں کے ذریعہ سے اوپر جاتے ہیں۔ کسی طریقہ سے گولہ باری ہمارے اوپر ہوتی ہے اور کسی طریقہ سے ہم اسکو روکتے ہیں۔ لیکن ہمیں اسکا کوئی گلہ نہیں ہے اس علاقہ کی آسانی کیلئے اور ڈیفنس کو مضبوط بنانے کیلئے ابوہر اور فاضلکا کے درمیان یہ نئی ریل لائن بچھانا بہت ضروری ہے۔ اور میں آپ سے درخواست کروں گا کہ اس ریل لائن کو بچھا دیجئے۔

ایک بات اور میں منتری مہودے سے چاہتا ہوں کہ متھرا گنگا نگر اور بھٹنڈہ کے درمیان جو گاڑیاں چلتی ہیں وہ ۱۳۰ اور ۱۴۰ کلو میٹر کی رفتار سے چلتی ہیں۔ کیا آج چاند ستاروں پر جا پہنچی ہے دوسرے ملکوں میں جا رہے تھے تو ایک چار چار سو کلو میٹر۔

ریلوے کی جو اسپیڈ ہے ساری ہندوستان میں ریلوے کی اسپیڈ چلنی ہونی چاہیے اتنی اسپیڈ نہیں ہے۔

ایک چیز میں آپ کو اور کہنا چاہتا ہوں۔ آپ نے بجٹ میں سب کچھ کہا ہے لیکن ویلفیئر کو بڑھانے کی کوئی بات نہیں ہے۔ کوچیز کی اور ویلفیئر کی ہندوستان میں اتنی کمی ہے۔ اس کی کو دور کرنے کیلئے آپ نے کوئی پروویژن نہیں کیا ہے۔ مجھے یہ میں کہنا چاہتا ہوں کہ اگلے آپ کوچیز اور ویلفیئر کا اور انتظام کریں گے تو مسافروں کو بھی سہولیات ملے گی اور ریلوے کا بھی بھلا ہوگا۔ اس کی آمدنی بڑھے گی۔

مجھے میں ایک بات اور کہنا چاہتا ہوں کہ اب ہیڈ آفس "کلرکی سروس" کا ہی سروس کھا پی کر اچھی آمدنی لیتی جاتی ہیں۔

منسٹری ریلوے بورڈ کا ہیڈ: تین جاتیں اور تین اب سبھا ادھیکش: کتنے سمے میں ہو گیا

منسٹری ریلوے بورڈ کا ہیڈ: تیس منٹ میں۔

اب سبھا ادھیکش: چلیے چلیے۔

منسٹری ریلوے بورڈ کا ہیڈ: مجھے دیر ہو گئی۔ ریلوے کا کروڑوں روپے کا کباڑ بیڑا ہے جسے ڈسپوز

ایک بات میں اور کہنا چاہتا ہوں کہ جب آپ لوگوں نے منتری بنے تھے تو سرے ٹاپ آپ نے اعلان کیا تھا کہ:

"Cleanliness and puncuality will be our cardinal principles." But, I wanted to tell you that these two things are the first casualties in the railways.

ریلوے میں بہت چلی ہیں لیکن جب بھی ریلوے اسٹیشن پر جاتے ہیں تو سب سے پہلے ہمیں ملتے ہیں یہ گاڑی ۸ گھنٹہ لیٹ ہے۔ وہ گاڑی ۱۲ گھنٹہ لیٹ ہے۔ اور کبھی کبھی تو ایسا لگتا ہے کہ وقت پر آئیں ہی لیکن جب پتہ کرتے ہیں تو پتہ لگتا ہے کہ یہ آج کی گاڑیاں نہیں کل کی گاڑی ہے یعنی ۲۴ گھنٹہ لیٹ ہے۔ ہمارے یہاں صفائی کو بھی آپ "ایکسٹرا میزرز" لیجئے اعلان کرنے سے کچھ نہیں ہے بالکل برا حال گاڑیوں کا ہے۔ کوئی صفائی نہیں ہوتی۔ پلیٹ فارموں کا برا حال ہے نیچے گوبر پڑے ہوئے ہیں۔ نکلے چلے نہیں ہیں آپ "سنوچ" میں جائیں تو ایک آدمی اندر جا نہیں سکتا۔ یہ چیزیں تو چھوٹی ہیں لیکن کس قوم کیلئے اسکو آگے لیجانے کیلئے یہ چھوٹی چھوٹی چیزیں قوموں کو بناتی ہیں انکی طرف آپ توجہ دیجئے۔ یہ میری آپ سے درخواست ہے۔ اسکے علاوہ "کیٹرنگ" کا برا حال ہے کوئی اچھا حال نہیں ہے۔ منسٹر "امینیٹیز" میں انکی طرف بھی آپ توجہ دیجئے اور اسکے علاوہ

گاڑی نہیں چلائی جا سکتی۔ کبھی کبھی آٹھ نئی گاڑیاں چلائی جاتی ہیں۔ اور گاڑیاں چلا دی جاتی ہیں۔ تو برا وقت بالی السامت لیجئے کہ کسی "ہم وسم ایشو قینسز" پر گاڑی چلے گی یا نہیں چلے گی۔ کیوں کہ ہندوستان کی آواجاہی اور ہندوستان کی اکانامک گروتھ کیلئے ضروری ہے اور نیشنل انٹیگریشن کیلئے بھی ضروری ہے۔ اسلئے آپ اس کو "اینی ایبل ڈیلے" کیجئے۔

میرے پاس دو منٹس ہیں۔ میرے پاس دو منٹس تھے۔ لیکن میں نے آپکو وعدہ کیا تھا کہ میں دو منٹ میں ختم کر دونگا۔ آخر میں میں آپکا شکریہ ادا کرتا ہوں اور اپنی جگہ بیٹھ جاتا ہوں۔ بہت بہت شکریہ۔

"ختم شد"

آف" مرے گا تو ہی اختلاف ہے اور اس کی چوری ہوتی جا رہی ہے۔ ریلوے کی بہتا بستہ زمین پڑی ہے لیکن اس کا کوئی کامرشل یوز نہیں لیا جا رہا ہے کہ اس کے ساتھ کچھ بڑھایا جا سکے۔ آپ نے فرمایا

ایک آسان سا طریقہ میرا یہ بڑھانے کا سوچا ہوا ہے۔ اس طرح آپ اس وقت ۸ ارب روپے کا بوجھ دوسرے کاموں پر ڈال دیا ہے۔ پچھلے سال آٹھ ہزار کروڑ روپے کا گاڑا الاٹ تھا۔ میں کہنا چاہتا ہوں کہ اگر آپ ہیلتھ بڑھانے کا کو بھیجئے اور ریلوے کا استعمال ہیلتھ کے لئے کی طرف دھیان دیتے تو "کلف بس پرابلم" ہوتی ہے۔ اسے دور کرتے تو آپ کے پاس اتنے سارے پیسے جاتے کہ آپ ایک اچھا بجٹ دے سکتے تھے۔ تو ہوں پر نئے ٹیکس لگائے بنا اور ماتر یوں کو جو مہنگا کیا ہے وہ بھی اپلبد ھ کرا سکتے تھے۔ جس کے بارے میں آپ کہتے ہیں کہ یہ فائنانشیل کنسٹرینٹس ہے۔ مہودے میرے پاس چٹھیاں آئی ہیں۔ جن میں لکھا ہے کہ فائنانشیل کنسٹرینٹس ہے۔ کیا ایک ہمیں گاڑی چلا دی جاتی ہے اس کا مالک یہ ہے کہ ہمارے گنگا دھام کو ہر دوار کی وی آئی پی چاہیے یا آپ کے دل میں ہو تو ہاں سارے فائنانشیل مربع ختم ہو جاتے ہیں میں اس کی مثال دے سکتا ہوں۔ جہاں بتایا گیا کہ وہاں

PROF. (SHRIMATI) BHARATI RAY (WEST BENGAL): Madam Vice-Chairman, I thank you for giving me the opportunity to speak on the Railway Budget. I am, however, in a strange predicament, which reminds me of Hamlet. With Hamlet, "to be or not to be" that was the question. With me, to be or not to be with the Railway Minister is the question because I am at once sincerely happy and very angry with the Railway Budget. If the House will bear with me, I will elaborate some aspects of my stand.

Madam, when Lord Dalhousie penned his famous railway minute of 20th April, 1853, it

was not the welfare of the people of this great country that was his concern. Lancashire Textile interests and the compulsions of imperial defence and speedy military movement, that weighed with him when he planned and began the execution of the Indian Railway system. If the subsequent development of Railways served as a vehicle for modernisation and progress, that was only a subsidiary benefit from a primarily colonial policy.

After independence, our objectives have changed. We want our railway policy as a part of the entire development policy of the nation. It should be people-oriented, development-conducive, and it must be in tune with our social concern, economic needs and ecological considerations.

As such, Madam, I will evaluate the Budget and while evaluating it, I will ask three questions. First, is it people-targetted? Second, is it economy conducive? Third, are the priorities right, in the context of our limited resources? There is a fourth point also. If time permits, I will come to that.

I am in agreement with the Railway Minister in his social concerns. He has promised to regularise the casual workers. He has spared the second class passengers of the fare hike. Also, he has taken railways to backward and undeveloped regions.

Madam, the illustrious film-maker, Satyajit Ray, in his film 'Pather Panchali', has described the wondrous joy of the village children at the first sight of the train. 'Apu, relgari dekhte jabi (Let's run and watch the train, Apu) I am happy that the children in many backward regions would not only watch the train, but would board it and derive the benefits arising from such exposure to the outside world. Railways are most useful when they integrate backward and new areas into the economy.

This brings me to my second point—economic development through Railways. Development must be nationally-targetted. The Railway Minister of India cannot afford to produce a regionally unbalanced Budget. Bihar must thrive. We want that. Karnataka must flourish. We want that too. But West Bengal, Kerala and other States must also thrive. I am astonished that there is no new railway line, no new project, no new train, for West Bengal. I myself have personally requested the Railway Minister more than once that a super-fast train should be introduced between Calcutta and new Jalpaiguri. North Bengal is a developing area. Railways would bring industrialisation there.

In any case, can you go to the North-East, bypassing North Bengal? Bankura is also not a developed region. More than once, requests have been made for the restoration, at least, of the Bankura-Damodar River Railway, which involves a paltry sum. That too has not been granted. Then, Murshidabad is, historically, famous. It is inhabited by a large number of people belonging to the minority community. It would be able to attract tourist traffic, if a fast and comfortable train from Calcutta is introduced by the Railways. Same is the case with the Digha-Tamluk line. It would also be able to attract tourist traffic. But no money has been provided for this line. This demand has been there for a long time from that state.

Madam, there are many such demands. But I do not want to take the time of the House by mentioning all those demands. In fact, all these requests are with the Railway Minister.

What more I say? Even Calcutta is neglected. The Metro Railway Project is going to be completed in March, 1997. But so far, no amount has been allocated for its extension. What will happen to the personnel? What will happen to the infrastructure which has been built up over the last twenty years? I demand, I beseech, I request, the Railway Minister that the personnel and infrastructure should be maintained until the extension work is started properly. Then, what about the circular railway? When would it be completed? Would it ever be completed at all?

Madam, I would request the Railway

Minister to take note of the demands from West Bengal and incorporate them in the Revised Budget Estimates.

I pass on to my third point-priorities. Is gauge conversion, or, creating new zones, with inaugural ceremonies, our priority? Can we not spend that money on other things? Can we not use that money to better ends? For example, electrification of key routes. Doubling of tracks in high-density corridors. Replacement of overaged tracks. Most importantly, passenger security. This point has been elaborately dealt with by the previous speaker. Therefore, I do not want to repeat. I would say only this. I implore the Railway Minister to be more vigilant on the question of prevention of train robberies. And I have a small suggestion to make. Let the Government appoint one person, just one person, in each region, to co-ordinate the activities of different departments so that preventive measures can be taken in order to reduce accidents. It is necessary to initiate a special campaign for the purpose of reducing accidents.

As far as passenger amenities are concerned, of course, as we all know, they are going down. Many Members have pointed out this. Sanitation is conspicuous by its absence, 'Cleanliness, is a dictionary word, alarm chains are mere consmetics. A.C. passengers are comfortable because the A.C. lobby is powerful. But the second-class passengers are exposed to heat, wind, cold and rain. Is it not our urgent duty to spend money and time on removing these problems?

I will conclude, Madam. I will mention my last point. This is my last and fourth point. This Budget is disappointing because it is not futuristic. True, a budget is only for one year: it is not a five-year plan or a ten-year plan. But it has to be made with an eye to future planning. The Approach Paper to the Ninth Plan has projected 7 per cent growth-rate for our economy. To meet the transport requirements, the Railways will have to double or even triple the freight and passenger output so that the economy does not suffer from transport bottleneck. But the Indian economy is already dominated by road. According to the Railway Convention Committee Report, 1996, laid on the Table yesterday, the Railways' share—it is unbelievable—has declined in freight and passenger traffic from 89 per cent and 72 per cent in 1951 to 40 per cent and 20 per cent respectively in 1995, the railways being the most economical and eco-friendly mode of transport, notwithstanding. This trend has to be reversed if the I.R. has to survive. What about modernisation? Prof. Ram Kapse elaborated on this point very nicely yesterday. What about better management methods? What about both revenue and capital expenditure management? All these things have to be looked into more deeply, I submit.

Secondly, the demographic pressure has necessitated a planned approach—this is a very important point—towards meeting the urban traffic requirement. Considering the high rise in the passenger traffic in the metropolitan cities we can safely say that a speedy and safe suburban service will be the requirement of tomorrow. It is from now on that the planning must commence.

Finally, the Railways should also pay greater attention to developing tourism packages around their network. I know, tourism is under another Ministry. All the ministerial Departments must coordinate in order to contribute to the development of India.

Long distance travel, I think my predecessor has aptly said, helps demolish superstition, promotes understanding and fosters unity. Looking back in history, we must acknowledge the role of the railways in bringing national integration. I submit that the potentials of the railways for promotion of multi-cultural comprehension and national integration be further explocrd and expanded so that at bharatu mahamanaber sagartire in this great land of India. We all can unit and we all can learn more about each other.

With these words and with the hope that the Minister will take note of the points humbly submitted by me, I support the Budget.

Thank you, Madam.

SHRI PARAG CHALIHA (Assam): Madam, after a brilliant appraisal of things in the Railway Budget given by some of my friends, sepcially Mrs. Ray, it is my turn to first commend the Railway Minister for doing

something, particularly in respect of the North-Eastern region. This year's Railway Budget prepared under the dynamic leadership of Shri Ram Vilas Paswan, assisted by his esteemed colleagues, has rightly been appreciated on many counts. However, Madam, one cannot but refer to some of the dire needs of the neglected areas of the North-Eastern region. It is not generally known to several of my hon. colleagues that out of the seven States in the North-Eastern region, two important States, Manipur and Mizoram, still remain hundreds of Kilometres away from the nearest Railway line that exists in the whole of North-Eastern region. Therefore, while all our Members have been demanding some improvement, some addition of new railway lines or just to join one line with another, I, for one, coming from that region, request the hon. Minister of State to do something more tangible. Yes, a very long-standing demand of the people of the North-East, which was pending right from the British days, has been fulfilled by this Ministry. That is regarding the construction of the third Railway bridge over the Bramhaputra, which is under construction now. All the people will benefit by it in the years to come.

Madam, it was Pandit Jawaharlal Nehru, who said that ours is a rich country inhabited by the poor. This adage is more true in the case of the North-East. There have been demands for construction of roads and rail tracks over the mountains which have not been heard by the authorities yet. Exploration and exploitation of the riches there will bring riches not only to us, but also to the people of the country as a whole. But, nothing has been done yet to exploit the rich potentialities lying totally untapped in the North-Eastern region. Who will do that? What will be the first infrastructure for that? The first step in that direction will be to develop communication and railway network at a fast rate. I am sorry to say nothing has been done in this direction. Even till now no survey has been undertaken for developing a network connecting all the seven States in the region. Therefore, I implore upon the Railway Minister to undertake some speedy steps in this direction. There is a rich potential lying buried over there. There are a number of ranges of hills, where we may not be able to go, but they are not very far off.

I am happy to note that a beginning has been made to touch some areas even of Mizoram and Manipur, but these are only insignificant steps. Constructing a network of railways there still remains a dream. The North-East Frontier Railway is the only link. This railway line constructed during the British period was primarily meant to cater to the needs of the British owned tea gardens. They were not meant to cater to the needs of the common people there. In Assam, except for Guwahati and one other district headquarter in the north on the bank of the Bramhaputra, not a single headquarter is touched by the main railway line.

Things in the Barak Valley are absolutely in an uncertain network. Therefore, a demand has been there for putting up another railway line touching all the district headquarters, big towns like Tejpur, Mangaldoi, etc. These are all bifurcated lines, not in the main line. Big industrial centres like Tinsukia and Dibrugarh fall on a branch line. Therefore, a demand has been there very much from our side that there should be some provision to link all the district headquarters, big important headquarters of Assam so that there is a development of all the areas. I come from Sibsagar town. At the mercy of some businessmen, we have built a toy train in a children's park. Hundreds of school children come here every month to see what a railway train is. Such is the concept about railways there!

Another thing I want to impress upon is there is disturbance not only in the North-East Frontier region but in other areas also there is disturbance. If the law and order situation is very bad in Assam, then, it is much worse in some other parts of the country. There have been some robberies in trains also. There have been reports of collusion between the officials of the Railway Protection Force and robbers. That is why many robberies are taking place on the trains.

Quite a few instances can be cited wherein railway police force are in total league with miscreants causing all these impossible things there. Therefore, I implore upon the Railway Minister to devise some effective means by

which all these things would be dealt with permanently.

Sir, it doesn't need a national leader to establish that the food served in the North-East Frontier train is substandard. The food served on this train is far below the normal standard prescribed by the manual. May I request the senior officials of the Railway Ministry to explore the possibility of serving good variety food as is being served in the Rajdhani Express trains.

Madam, the concession granted to the senior passengers is commendable. But why should they limit it to people who are 65 years and above? I am subject to correction. Why should they not start this age limit from 60 years? Now it is 65 years. I feel this particular benefit of 60 years should be made available in areas like ours so that senior citizens can avail of this concession.

Madam, these are some of the facts which I have observed as a man coming from that neglected region. There is a thoughtful adage in the Bible: "If you do not have vision, people will perish". This is very apt so far as our developing economy, the process of development, is concerned. I would implore upon the Railway Ministry to have a vision. They have now started having a vision, no doubt. But let me remind the Railway Minister that without vision, whatever may be their wishes for the present, they will all be of no avail. Let us have vision. Let us not allow the dreams of hundreds of people over there, thousands of people over there, lakhs of people over there, in that neglected and exploited North-East, perish. Let them not say in the times to come, "We could not see our railway station; we could not see good bogies; we could not see so many articles available elsewhere; we, the North-East, will remain only belonging for a meaningful fu: :re." Thank you.

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण (पंजाब): महोदया, आपका बहुत-बहुत शुक्रिया कि आपने मुझे रेलवे बजट पर बोलने का मौका दिया है। मैं, देश की बढ़ती हुई आबादी को देखते हुए लोगों के आवागमन को सुखमय बनाने के लिए हमारे माननीय श्री राम विलास पासवान जी ने जो रेलवे का बजट रखा है, उसके लिए उनकी तारीफ करता हूं। इसलिए कि जो मिनिस्टर ऑफ स्टेट और कैबीनेट मिनिस्टर हैं, श्री सतपाल जी महाराज और राम विलास पासवान जी, इन दोनों के ख्यालात मिलते हैं। एक धार्मिक प्रवृत्ति के आदमी हैं और दूसरे अच्छे ख्यालात के आदमी हैं जो गरीबों, कुलियों और आवाम के दुख-दर्द को जानते हैं। सतपाल जी महाराज खुद भी धार्मिक स्थानों में बैठकर लोगों में अच्छा प्रचार करते हैं रेल मंत्री जी ने यह बहुत अच्छा काम किया है कि पंजाब के धार्मिक स्थानों पर जाने के लिए रेलगाड़ियां चलाने की लोगों की जितनी भी मांगें थीं, उनको वो पूरा करने की कोशिश कर रहे हैं। जैसे हमारे जो छोटे-छोटे सूबे हैं, वहां किसी ने कोई रेल चलाने का उपाय नहीं किया था जैसे मिजोरम, मेघालय, सिक्किम, जम्मू-कश्मीर आदि। मंत्री जी ने अपने बजट में इन सूबों में नयी लाइनें बनाने के लिए कहा है, यह बहुत सराहनीय बात है। कल इस सदन में चर्चा हुई थी-आज उधमपुर में उद्घाटन हो रहा है और पासवान जी वहां गये हैं, हमारे प्राइम मिनिस्टर भी वहां पहुंचे हुए हैं-कि मिनिस्टर साहब को वहां नहीं जाना चाहिए था। मैं समझता हूं कि मिनिस्टर साहब को वहां जाना चाहिए था। हाउस में उनके साथी बैठे हैं और जो हमारी मांगें हैं, उनको वह बहुत अच्छी तरह से सुन लेंगे। बहुत नेक काम के लिए, अच्छे काम के लिए वह वहां गये हैं, हमारे प्राइम मिनिस्टर वहां गये है, जम्मू-कश्मीर के चीफ मिनिस्टर भी...

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मेरा आपसे निवेदन है कि आप मुद्दे पर ही बोलें तो आपको समय मिलेगा। आप अगर इधर-उधर की बातें करेंगे तो आपको जो बोलना है, वह रह जाएगा।

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: कितने मिनट आप और देंगी?

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आपका समय खत्म हो रहा है। आपकी पार्टी का भी समय खत्म हो रहा है, उसके बावजूद भी मैं सबको ऐडजस्ट करने की कोशश कर रही हूं।

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: मैं कहना चाहूंगा कि इन्होंने बहुत बड़ा काम किया है। 1995-96 में जो माल ढोने का काम था वह 390 मिलियन टन था।

लेकिन 1996-97 में 410 मिलियन टन था। इस प्रकार इसमें 20 मिलियन टन बढ़ोतरी हुई है। यह एक बहुत अच्छा काम किया है। ऐसे ही इन्होंने जो व्यास-गोंदवाल रेलवे लाइन बनाई है, यह लाइन तो बना दी है लेकिन इस लाइन पर आज तक गाड़ी चली नहीं है। राजपुरा से चण्डीगढ़ रेलवे लाइन चलाने के लिए हमारी बहत समय से मांग थी कि पंजाब की राजधानी को इस

लाइन से जोड़ा जाये लेकिन उस पर अभी तक काम नहीं हुआ है। अब यह चर्चा है कि यह काम होगा। इसका एस्टीमेट बन गया है, यह पूर्णरूप से कंपलीट हो चुका है और रेलवे बोर्ड के चेयरमैन का लेटर भी हमारे पास आ गया है कि राजपुरा टू चण्डीगढ़ हम रेलवे लाइन से जोड़ रहे हैं। मगर अफसोस की बात यह है कि आज तक उसका काम शुरू नहीं हुआ है। यह केवल 14 किलोमीटर की लाइन है, इसको जोड़ देना चाहिए। माननीय मंत्री जी ने जो कि हाउस में विराजमान हैं, कमिट किया था कि इसका काम शुरू करेंगे लेकिन यह देरी क्यों हुई है इस पर उनको तवज्जो देनी चाहिए। व्यास से बाबा जयमल सिंह डेरे तक एक नई लाइन बनाने का जो कि छह किलो मीटर के लगभग है, इसके संबंध में माननीय मंत्री जी श्री सतपाल महाराज जी ने यह वायदा किया था कि यह लाईन बनेगी, उसका एस्टीमेट बन गया है। मैं माननीय रेल मंत्री पासवान साहब से भी मिला था उन्होंने भी यह कहा था कि यह डेरा की जो छह किलो मीटर की लाइन है वह बन जायेगी। मगर अफसोस की बात है कि आज एक लेटर और आ गया है, उसमें कहा गया है कि वह बन नहीं पायेगी। मैं यह कहना चाहता हूं मंत्री साहब से कि जो हाउस में वायदे होते हैं, उनको आपको पूरा करना चाहिए। जैसे मेरे भाई ज्ञान रंजन ने बोला है कि ये वजीर साहब काम तो बहुत अच्छा करना चाहते हैं लेकिन नीचे के जो ब्यूरोक्रेट हैं, वे इनको काम नहीं करने देते। यह हाउस में बयान दे जाते हैं और उधर से चिट्ठी आ जाती है कि आपका काम हो गया, वजीर साहब कह देते हैं और ब्यान दे देते हैं कि आपका काम हो गया लेकिन नीचे वाले काम नहीं करने देते हैं। जैसे वजीर साहब ने लिख दिया कि जो सहूलियतें ड्राइवर और गार्ड को मिलती हैं, वही सहुलियतें टी०टी० स्टाफ को मिलनी चाहिए परन्तु नीचे से लिख दिया जाता है कि आपको ये सहुलियतें नहीं मिलेंगी। मैं वजीर साहब से आपके थ्रू कहना चाहता हूं कि आप अच्छे और नेक आदमी हैं। देश के लिए रेलवे डिपार्टमेंट में अच्छा काम करना चाहते हैं लेकिन आप अपने बोर्ड को जरूर समझाइये और उनको कहिए कि हमारे दस्तखतों पर, हमारे आदेशों पर अमल होना चाहिए। यह मेरी आपसे विनती है।

यह जो नई रेलवे लाइन व्यास से बाबा जयमल सिंह डेरा जाने वाली है इसमें इनको लेबर फ्री दी है, इनको ट्रांसपोर्ट फ्री दिया है और उन्होंने इनसे कोई पैसा भी नहीं मांगा है। छह किलो मीटर की जितनी जमीन है वह डेरे की जमीन है और उसे हम देने के लिए तैयार हैं। मैं मंत्री जी आपसे यह पूछना चाहता हूं कि जब वे मुफ्त में आपको काम कर रहे हैं तो आपको उस लाइन को बनाने में कौन सी दिक्कत पेश आ रही है, कौन सी मुश्किल पेश आ रही है? वहां पर लाखों लोग विदेशों से आते हैं, पंजाब से आते हैं और पूरे हिन्दुस्तान से लोग जाते हैं बाबा जयमल सिंह डेरा व्यास में। लेकिन आपको कौन-सी तकलीफ है वहां पर लाइन बनाने में जमीन वे दे रहे हैं, ट्रांसपोर्ट वे दे रहे हैं, फिलिंग वहां हो रही है और आपका एस्टीमेट बन गया है पर अब एक लेटर आ गया है कि वह बन नहीं सकती। जो मंत्री जी यहां पर बैठे हुये हैं इन्होंने वायदा किया था और बड़े मंत्री साहब ने भी वायदा किया था, तो मैं आपसे दरख्वास्त करना चाहूंगा माननीय मंत्री साहब कि जो हाउस के आदेश हैं उनको अमली रूप देने से आपकी शान और मान बढ़ेगा।

मैडम साहिबा, सिक्योरिटी की बात है। आज कल ट्रेनों में डाके और बम ब्लास्ट होने शुरू हो गये हैं। दिल्ली से अमृतसर जो शताब्दी एक्सप्रेस चलती है यह बड़ी मुश्किल से चलनी शुरू हुई थी लेकिन मैं मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि गाड़ी एशिया में सबसे ज्यादा रेवेन्यू देती है। हमारे पंजाब की मांग है कि वहां पर और भी शताब्दी एक्सप्रेस चलाई जायें। जैसा मेरे भाई ने पहले ही बोला है कि कपूरथला में डिब्बे हम बनाते हैं लेकिन वहां जो खस्ता डिब्बे ट्रेन में लगे होते हैं उनकी सीट अच्छी नहीं होती, उनकी सफाई अच्छी नहीं होती, वहां पर फर्स्ट-एड की कोई सुविधा नहीं, टेलीफोन की कोई सुविधा नहीं है न ही कोई कम्बल मिलता है और न ही कोई चीज मिलती है आराम करने के लिए। दिल्ली से चलकर लुधियाना जाकर यह गाड़ी ठहरती है। चार घंटे का यह रास्ता कंटिन्यूअसली चलता है। जो सहुलियतें मुसाफिरों को दी जानी चाहिए वह उनको मिलनी चाहिये। मेरी आपसे यह बड़े अदब से दरख्वास्त है।

आप फैसेलिटीज ड्राइवर और गार्ड को तो दे देते है लेकिन जो टी.टी. हैं, जो रेवेन्यू आपको इकट्ठी करके देते हैं उसको ये सुविधाएं नहीं मिलती हैं, इसमें रनिंग स्टाफ को कवर करना चाहिये। ये आपसे कोई टी.ए.डी.ए. भी नहीं मांगते हैं ऐसी बड़ी बात भी नहीं है जिसमें आपको मुश्किल पेश आती हो।

जो खाने-पीने के लिए आपने कैटरिंग बनाई है, कैटरिंग में ज्यादा रोटी और चाय होती है उसमें पाउडर का दूध होता है। जो गिलास प्रयोग में लाये जाते हैं वे बहुत ही गंदे होते हैं। जो कैटरिंग का काम करने वाले होते हैं वे भी साफ-सुथरे नहीं होते हैं, इनको आपको सुधार करना चाहिये। एक ठेकेदार ही बड़ी देर से ठेका लेता आ रहा है, उसमें भी कोई चेन्ज नहीं है। वे किसी किस्म की परवाह नहीं करते हैं।

हमारे पंजाब में जो रेल लाइन पर गैंगमैन सिक्योरिटी के लिए पेट्रोलिंग करते हैं, मैं आपसे अर्ज करना चहता हूं कि उनको जो तनखवाहें आप देते हैं। उसका पंजाब सरकार

पर बोझ हैं। कर्जा डाला जा रहा है। जो रेलवे डिपार्टमेंट है वह कर्जा पंजाब से न मांगे क्योंकि हम तो पहले से ही कर्जाई हैं। 660 करोड़ के करीब हमको पहले ही देना है। ये पंजाब पर कोई एहसान नहीं कर रहे हैं। वे देश की सिक्योरिटी के लिए काम कर रहे हैं। हमारे पंजाब में तो लोग आतंकवाद को खत्म करने के लिए शहीद जरूर हुए हैं लेकिन इससे पहले जो सरकार राव साहब की थी उसने लोन को राइट आफ करने का वायदा किया था। मैं मौजूदा सरकार से बड़े अदब से दरख्वास्त करना चाहूंगा कि पंजाब ने हमेशा देश के लिए हर क्षेत्र में बहुत कुछ किया है, अनाज के क्षेत्र में, हौजरी के क्षेत्र में और साईकिल के क्षेत्र में आप लोन को राइट आफ करें। जो आपके डिपार्टमेंट के गैगमैन पैट्रोलिंग करते हैं, उनके लिए जो आप मांग कर रहे हैं उनको तनख्वाहें, वे हमारे से नहीं लेनी चाहिये, उनका कर्जा हमारे ऊपर नहीं लगाना चाहिये। यह कर्जा हमारे ऊपर नहीं होना चाहिये।

सफाई कर्मचारियों के लिए कोई सुविधाएं नहीं है। जो अंग्रेजों के वक्त में हमारी बहने रेहड़ी को धकेलती थी अब भी उनके लिए वही काम है। इसके अलावा न इनके पास कोई वर्दी है न कोई मासकिट है और न ही वापकिट इंस्ट्रयूमैंट जो पहले अंग्रेजो के जमाने में था वही आज है और हाथों से ही ये सारा काम गंदे का कर रहे हैं। मैं यह कहना चाहता हूं कि जो हाथों से काम करते चले जा रहे हैं उनको बहुत सी बीमारियां लग जाती हैं जैसे कैन्सर दमा। उनको माडरेट करना चाहिये, उनके इन्स्ट्रमेंट चेन्ज होने चाहिये ताकि उन लोगों को हम बीमारियों से बचा सकें, जो कि इन बीमारियों से मरते हैं।

आपने फ्रीडम फाइटर और मेम्बर पार्लियामेंट को तो कम्पेनियन दिया है जिसको असिस्टेंट भी कहते हैं। फ्रीडम फाइटर को तो एग्जिक्युटिव क्लास में बैठा देते हैं और केम्पेनियन को सैकेन्ड क्लास मिलती है। इसका क्या मतलब हुआ? देश में जो 90, 60 वर्ष के देश भक्त, बूढ़े हैं उनको वो दवाई देते हैं, पानी देते हैं, उनको वो असिस्ट करते हैं, वे गाड़ी में चढ़ नहीं सकते, उनको उठाकर, लिटाकर कोई किताब, पढ़ाते हैं कोई खुराक देते हैं, लेकिन उसका क्या फायदा है अगर उसके साथ आप उसको न रखें। मैं आपसे यह दरख्वास्त करना चाहूंगा कि देश के जो लोग हैं जिनकी वजह से हमारा हाउस चल रहा है जिनकी वजह से हम सब खुशी ले रहे हैं, उन लोगों के लिए जो कम्पेनिंग दिया है वह उनके साथ होना चाहिये। ताकि यह सहुलियत मिलने पर वे समझें कि हमने उनके लिए कुछ किया है।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Please conclude now.

श्री मोहिन्द्र सिंह कल्याण: अब जो आपकी रेल लाइनें हैं, इन रेल लाइनों के साथ बहुत सी जमीन ऐसी पड़ी है जो लाखों एकड़ जमीन है और इस लाखों एकड़ जमीन पर नाजायज लोगों ने कब्जा किया हुआ है। यह एग्रीकल्चर लैंड भी है। इसमें रेजीडेंशियल प्लाट भी बन सकते हैं। आप इसका इस्तेमाल कीजिए। गरीबों को प्लाट दें, घर बनाकर दें। जो आपके रेलवे के मुलाजिम हैं उनको दें ताकि उस जमीन पर जो नाजायज लोग बैठे हैं इससे उनको निकाला जाए। जो एग्रीकल्चर लैंड है उसका भी आप इस्तेमाल करें।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Kalyanji, your time is over. Let us give an opportunity to others also. (*Interruptions*)....What is this? I am asking you. The time allocated to your party is really over.

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: एक मिनट, मैडम।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I am trying to accommodate everybody so that nobody would say that the Chair did not allow him.

चेयर ने आपको अलाऊ किया और समय दिया। अगर बोलते रहेंगे तो बाकी लोग कहां जायेंगे?

श्री मोहिन्दर सिंह: मैडम, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए .....

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu) Madam, I want to make a request. Instead of speaking hours together, everyone should speak only five to ten minutes so that all of us will get an opportunity to speak.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): What can I do? You don't listen to me. I am tying to accommodate everybody, all parties.

देखिए आपके सामने क्या कह रहे हैं और आप बोले जा रहे हैं।

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: क्या एक मिनट का समय आप दे सकते हैं या नहीं?

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): बोलिए।

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: मैं मिनिस्टर साहब से यह विनती करना चाहता हूं कि खन्ना जो रेलवे स्टेशन है और शाहकोट जहां पर सबसे ज्यादा मिर्च पैदा होती है तथा

लुधियाना जहां सबसे ज्यादा अनाज पैदा होता है और जगरांव जहां बहुत अनाज पैदा होता है इन रेलवे स्टेशनों की बुरी हालत है। इनको माडर्नाइज किया जाए। मैडम, आज नाराज हो रही हैं, इसलिए आपका शुक्रिया।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मैं नाराज नहीं हूँ। मुझे तो सब लोगों को एडजस्ट करना है। कल्याण जी, आप गलत मत समझिएगा। ऐसा है कि यहां पर, इस कुर्सी पर बैठने के बाद अच्छाइयां बहुत कम मिलती हैं और बुराइयां बहुत ज्यादा मिलती हैं। मैं आप लोगों को नाराज करके कहां जाऊंगी?

श्री मोहिन्दर सिंह कल्याण: मैं तो कुछ नहीं कह रहा हूं। मैं आपको शुक्रिया दे रहा हूं।

SHRI SANATAN BISI (Orissa) : Madam Vice-Chairman, I congratulate our Ministers who have given a new concept to the Railways. Their main objective is to bring prosperity to areas where the backward people live. The second thing which they want is economic development of these areas and they want to do social justice to them. There are ten projects. Out of these, four projects are related to the State of Orissa. I will request the hon. Minister that the projects which are related to Orissa should be completed as soon as possible. They are the lines between Lanjigarh Road and Junagarh, Khurda and Bolangir, Talcher and Sambalpur and Daitari and Banaspani. The other thing which I would like to submit is that there is a project which was pending for the last several years. The Minister has provided Rs. 50 crores in this year's Railway Budget for the completion of this project which is popularly known as Talcher-Sambalpur line. Presently the progress is up to 57%. I hope and believe by 31st December, 1997, this project will be completed and our Minister will inaugurate the same. It is the lifeline between Sambalpur and western parts of Orissa and coastal areas of Orissa.

Another thing which I would like to submit is that within a period of 35 days, that is, between January and February, fifteen derailments took place. The last derailment took place on 27th February. To avoid such incidents I will request the Minister that there should be proper upgradation of the tracks, strengthening of tracks and monitoring of track maintenance.

Madam, the hon. Railway Minister, Shri Ram Vilas Paswan, is championing the cause of the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes. While replying to Unstarred Question No. 97, dated the 21st February, 1997, he promised that the backlog of vacancies reserved for the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes would be filled by the 31st March, 1997. I would like to know from the hon. Minister whether they are sincerely monitoring it. Will they fill up the backlog by the 31st March, 1997?

The other issue which I would like to raise concerns economic and political compulsions. Madam, 60 per cent of our petroleum products are consumed by the road traffic. In the case of freight, two-thirds of it is carried by road and one-third is carried by the Railways. In the case of the Railways, fuel consumption is managed very efficiently. But in the case of road transport, it is not managed properly. I would request the Minister to take a serious note of the matter regarding fuel consumption. It is the duty of the Railways to seriously think over the transportation pattern, management practices, operational efficiency and capacity.

Madam, so far as the State of Orissa is concerned, they have allocated only Rs. 97 crores. Several projects are pending in Orissa. Madam, Orissa is a very backward State. We need more funds for the progress of the State. Whatever projects are pending in Orissa, they should be taken up at the earliest. The railway tracks and other projects should be completed as per the targeted date and more attention should be paid to these projects. I would request the Minister to take into consideration the economic and political compulsions. Thank you.

*SHRI S. NIRAIKULATHAN (Tamil Nadu): Madam Vice-Chairman, I thank you for giving me this opportunity. I bow my head in reverence to Dr. Puratchi Thalaivi, an epitome of motherhood and Goddess in our hearts, because of whose benevolence I am here.

I wish to make a few points on the Railway Budget. As far as the people of Tamilnadu are concerned, the budget is a big disappointment. The allocation of fund for Tamilnadu is too

* English translation of the original speech delivered in Tamil.

meagre to meet the genuine demands of the people of Tamilnadu. People of Tamilnadu do not stand to be benefitted by this budget.

The very people from Tamilnadu who were very vocal in saying "North flourishes and South perishes" are in power at the Centre today. Yet, even there is nothing better for the south in this bedget. The south has been ignored once again. A few schemes announced for Tamilnadu, have not been done owing to demand by the people but only to satisfy certain VVIPs of Tamilnadu. Even for this fewer projects and meagre allocation of funds, I thank the Hon'ble Minister.

In spite of several persons from Tamilnadu being in the Union Council of Ministers, and despite the fact of many leaders from Tamilnadu guiding the United Front alliance, Tamilnadu has been badly neglected. So, I feel it my duty to point out the sacrifices done by our leader Dr. Puratchi Thalaivi for the welfare of Tamilnadu and its people. When Tamilnadu's interest was neglected, when Tamilnadu's due share of Cauvery water was denied, our leader Dr. Puratchi Thalaivi, without thinking that she was the Chief Minister, went on fast to get justice for the people of Tamilnadu. Therefore, I would appeal to the central ministers from Tamilnadu to work for the welfare of the people of Tamilnadu.

Madam, the Railways budget for 1997-98 has several proposals like laying of new tracks, introduction of new trains, extension of the running trains, increasing the frequency of trains, addition of bogies and electrification of rail lines. I want to put on record that Tamilnadu has been thoroughly neglected on all these counts. I charge this is a lopsided budget. With a view to correcting the imbalance in the budget and to fulfil the genuine demands of the people of Tamilnadu, I offer the following suggestions for inclusion in the current budget itself.

Madam, Vice-Chairperson, there has been a deemand for laying new line from Manamadurai to Tuticorin *via* Kamudhi. The present rail line connecting Manamadurai with Tuticorin runs through Virudhu Nagar, Rajapalayam, Thenkasi and Thirunelveli, a distance of 350 kms. This is a circuitous route. The actual distance between Manamadurai and Tuticorin is only 100 kms, but people have to travel 350 kms by train to reach Tuticorin from Manamadurai. This way people have to travel 250 kms extra spending more money and more time. I appeal to the Hon'ble Minister to favourably consider laying of new rail line between Manamadurai and Tuticorin over a distance of just 100 kms. Here, I wish to mention that in 1991 itself I had sent a representation regarding this matter to the Central Government through the district Collector.

If the project for laying this line is taken up, lot of scheduled castes and backward class people of Ramanathapuram district, a backward district as announced by the centre, will get employment opportunity.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Please conclude.

SHRI S. NIRAIKULATHAN: This project will provide direct rail link between Tuticorin and Nagappatanam ports. Now ships leaving Tuticorin ports have to circle around Srilanka to reach Nagappatanam. The pilgrims coming to the southern tip of Tamilnadu will be benefitted by this scheme since their travel time and ticket fare will considerably be reduced. The proposed new line will also provide employment opportunities to the Dalits and Backward Class people of Ramanathapuram district in general, Kamudhi taluk in particular. When these people get employment, they won't waste their time in caste-wars but rather work for the betterment of their families. In view of these facts and keeping in mind the welfare of the people, I request the Hon'ble Railways Minister to consider this scheme favourably.

Madam, I also appeal to the Minister to introduce a day-express between Madras and Rameswaram for the convenience of the public, the pilgrims in particulars. (*time bell rings*) Now, there is proposal to convert metre gauge line from Madras to Trichy into BG line. I request that the conversion be extended upto Rameswaram.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Niraikulathan, I told you in the beginning also that I would like to give each member five minutes.... you have so many pages, I won't allow you to read all the pages now. You suggest certain things for your state. That is all.

SHRI S. NIRAIKULATHAN: One more minute, Madam.

Thousands of workers in the Railways are on daily wages. Most of these workers working as Kalassis belong to Scheduled Castes and most Backward Classes. Only 16 thousand workers have been regularised and over 25000 workers are left to their fate. I appeal to the Hon'ble Minister to regularise all these employees and help their poor families.

I shall make my last point and conclude. My revered leader Dr. Puratchi Thalaivi has sent me, belonging to Dalit community, to this August House to work for the people of Ramanathapuram district, particularly the Dalits and the Backward Class people. Dr. Puratchi Thalaivi has created history by sending me to this House, something not done by any other political party in Tamilnadu.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Niraikulathan, do you want me to give instructions to reporters that nothing should go on record. Should I say that?

SHRI S. NIRAIKULATHAN: I am concluding, Madam.

There is a saying 'Do or die'. I have come here to do my duty. But if my demands are not accepted, I shall go on fast unto death on the floor of this House. With these words I conclude.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now, Mr. Onward L. Nongtdu, Mr. Nongtdu, I am giving you only five minutes' time. Now it is 5.25 p.m.

SHRI ONWARD L. NONGTDU (Meghalaya): Thank you, Madam. First of all, I would like to express my gratitude to the hon. Minister of Railways because in his Budget speech he has given the first place to the north-eastern region of our country. Not only that, he has also stated the truth, the bare truth that even after 50 years of Independence, the Railways have not reached the region excepting one state, i.e., Assam. The region has been producing since a long time precious commodities like coal, tea, petroleum, timber and other things. Yet the region remains neglected all the time. I am pleased to note that the Minister of Railways has mentioned that the Railways should function not only as a commercial institution but also for the purpose of social welfare. In this connection, I would like to remind the Ministry about certain commitments made by the present Prime Minister himself and also by the previous Government in regard to construction of two railway tracks in my State, Meghalaya. One is the Dudnoi-Depa railway line in the Garo Hills sector and the other is the Guwahati-Burnihat railway line in the Khasi Hills sector. It was expected that the construction would commence from last year in respect of the Dudnoi-Depa railway line in the Garo Hills sector. But it has not commenced till today. Even during the visit of the Prime Minister last year, there was a commitment that the Guwahati-Burnihat railway track would be constructed. Till today, even the survey work has not started. The excuse has always been that if land is available, the Railway Ministry would start the work immediately. But I would like to say that unless a survey is conducted and land identified for the purpose of laying the track, how can the land be made available to the Railway Ministry? So, I would request the Minister of State who is sitting here to start the survey on this particular line from Guwahati to Burnihat immediately. Land is not a problem. The State Government can always acquire the land and hand it over to the Railways. So far as our region is concerned, it is situated in a peculiar way. I would give you one example. Agartala which is the capital of Tripura is 2,000 miles away from Calcutta which is the main commercial centre for the whole eastern region. But it is less than 300 kilometres *via* Bangladesh. I feel that a time has come for the Railways to find out ways and means as to how to lay the railway tracks in the north-eastern region. If poverty that is prevailing in the region is to be removed, mere construction of new railway tracks in the region may not help. Ultimately, you will find no benefit coming either to this region or, to the country as whole. At present, Siliguri-New Jalpaiguri in North Bengal has become the gateway for the whole north-eastern region and it is necessary that this New Jalpaiguri is linked to the north-eastern region. It will be beneficial if double tracks are constructed from New Jalpaiguri to the north-eastern region. In this way the frequency of trains should be increased. One track may be made only for goods trains and the other one for passenger trains. At present, thousands of trucks are carrying goods from the North-

Eastern Region to the mainland of the country. Why? It is because the Railways do not provide wagons for movement of goods. Because of high cost of transportation our produces become so expensive that we cannot compete with other parts of India. It is time that the Railways thought of a way how this imbalance could be set right and the poverty and backwardness in the region removed. A new way of planning for the region has to be found out.

I would suggest that the Railway Ministry and the Government of India should find out ways and means to connect the North-Eastern Region to sea-ports in the Bay of Bengal. It will be necessary, of course, to have diplomatic influence to convience the Governments of Bangladesh and Myanmar to allow movement of trucks and trains so that the whole region can develop simultaneously. As of now, the Railways have to extend transport...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Nongtdu, may I make a small request to you? Why don't you write down whatever points and suggestions are still left to be made by you? If you write down all those things, I think it will be more appropriate. You send those points to the Minister.

SHRI ONWARD L. NONGTDU: I will do that, Madam. I don't have anything to say against the Railways. But what I would like to request them is that they should contribute something for the benefit of the region. As of now the region has been neglected completely. Many top leaders from different parties have mentioned in the past that they have done a lot for the North-Eastern Region. But, in fact, it is still neglected. That is why I have suggested that the railway track from New Jalpaiguri to the North-East should be doubled. This is the only way to help movement of goods and passengers to the North-Eastern Region and from the North-Eastern Region to the other parts of India. Right now we are paying very heavy fares for everything.

So, I request the hon. Minister to increase the frequency of trains to and from the North-Eastern Region so as to help not only the movement of passengers but also of goods produced in that region. Thank you, very much.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now Mr. V. P. Duraisamy, just five minutes.

SHRI V. P. DURAISAMY: Yes, five minutes and five minutes' grace.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): That is not fair.

SHRI V. P. DURAISAMY: Madam, at the outset, I congratulate the hon. Railway Minister for presenting a Budget which has been widely welcomed by all walks of people. I am happy that he has spared the poor and the lower-middle class by not increasing the fares of second class and season tickets. However, five per cent increase in sleeper-class will affect the poor people who undertake long journeys. I request the Minister not to increase second-class sleeper fare so that the poor people who undertake long journeys for their livelihood are helped.

Madam, I am also happy about his promise to regularise the services of 50,000 casual labourers. I appeal to the hon. Minister to direct the concerned officials to do it without any delay. The hon. Minister deserves our compliments and appreciation for his valiant effort to regularise the services of these 50,000 casual labourers.

Madam, I request the hon. Minister to fill up the backlog of vacancies of Class I and Class II officers which are meant for SCs and STs.

Madam, as far as Tamil Nadu is concerned, there is a virtual wash-out of Tamil Nadu in the present Railway Budget. Our State has been totally neglected in this Budget. After hearing the Railway Minister's Budget Speech, a feeling has been created in my mind whether the Railway Board is dominated or ruled by the Minister or by bureaucrats. Here, I am not accusing any individual officer. In the last Supplementary Railway Budget, the hon. Minister had announced a new BG line from Salem to Karur. He had sanctioned Rs. 136 crores for that line. The initial amount of rupees on lakh was announced by the hon. Minister on the same day in Parliament, but the Railway Board and the Planning Commission have tried to sabotage this scheme which was announced by the Minister in Parliament. Madam, the Rate of Return (ROR) for the Salem-Karur project is 15 per cent which is far better than the projects which have been announced by the

Railway Minister in the current Budget. An updated survey was presented by railway officials, but the Railway Board refused to accept it and said that it was an exaggerated one. Earlier, a survey was conducted by the Sourthern Railway and at that time the ROR was more than 15 per cent which is more than the prescribed norm set by the Board and also the Planning Commission. In this connection, Madam, I would like to mention that there are projects with less ROR, but they have been sanctioned. This project will provide the third alternative route between Bangalore to Hassan, but the Board is reluctant to sanction it.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Duraisamy, kindly recall what the Railway Minister said in this House yesterday regarding these projects. He said that Members can write to him and go to him giving suggestions concerning their States.

SHRI V.P. DURAISAMY: Madam, I have made so many representations in this regard. The problem is the Minister announced this BG line project, but the Railway Board is now against the Minister's version and the Planning Commission is also going against the Minister's version. This is a problem of the people of Tamil Nadu.

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI: Madam, there is no point in blaming and accusing bureaucrats. It is for the Minister to control the Railway Board. If the Railway Board has really gone wrong, then what kind of a Minister is he? If he cannot control the Railway Board and the bureaucrates, are being abused needlessly, then how can he satisfy the Parliament?

SHRI R. MARGABANDU: Madam, ...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): That is why I thought that I should remind you. ... (*Interruptions*)...You give suggestions about the problems of your State. I will allow that. But, there is no point in accusing the Ministers, bureaucrats, this and that. It will not give a good impression.

SHRI V.P. DURAISAMY: What I want to say is that some corrdination must be maintained. ... (*Interruptions*)... Madam, Namakkal and Rasipuram are famous for vehicle body building centres and poultry farms respectively. The new line would provide more than sufficient goods traffic to the Railway administration. At present people from Moganur have to go to Trichi or Salem for railway facilities because buses are not able to meet the increasing traffic demand. Therefore, this new line is very necessary. Madam, in this connection I would like to say that the popularity of Salem-Bangalore BG line *via* Dharmapuri and Hosur should be kept in mind. It is the same officers of the Board who opposed the conversion of the project. I regret to inform the Minister that for projects in Tamil Nadu sufficient funds have not been provided in the current Budget. The Trichi-Chennai BG line conversion. ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): That is a grievance against the Railway Ministry. The Railway Minister is sitting here. He is listening to your suggestions. He will take care of all these things. I think in the Official Gallery also officers are taking notes. For the remaining things, you can write to the Minister. He will take care of all these things. We are short of time and we have to adjust other Members also. I hope today you will cooperate with the Chair.

SHRI V.P. DURAISAMY: Madam, Trichi-Chennai conversion project was started in the year 1992-93 and it has yet to be completed. Many other projects which were started after this project have been completed well in advance. If the pace of work continues like this, the project will take. ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I thought you were going to conclude.

SHRI V.P. DURAISAMY: The Prime Minister, Mr. Deve Gowda, and the Railway Minister, Paswanji, along with our Chief Minister, attended a function of Railways at Salem. The Chief Minister of Tamil Nadu requested the Prime Minister as well as the Railway Minister to elevate Salem junction to a Divisional Centre. For the last two decades the people of the surrounding area of three districts have been demanding it. So many representations have been made in this regard. Even the request by our Chief Minister has not been responded to. We find that there is no mention of elevation of the Salem junction to a Divisional Centre in this Budget. Apart from that, ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): The Minister will answer all these things. He will definitely do something about it. (*Interruptions*)... But, now ....(*Interruptions*)...

SHRI V.P. DURAISAMY: Madam, we are a partner in the United Front Government and for this reason they should not forget the needs and demands of the people of our State. They should not ignore the feelings of the people.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): You are a partner in the National Front Government. You should appreciate it. Your Chief Minister, Railway Minister and Prime Minister are a wonderful team. ...(*Interruptions*)... You should not say anything like that. You just write your suggestion and send them to them. That is all ...(*Interruptions*)... It is a wonderful combination. ...(*Interruptions*)...

SHRI V.P. DURAISAMY: They are not responding to our representations. ...(*Interruptions*)... Madam, even our Chief Minister has also represented in this regard. ...(*Interruptions*)... It has not been responded to. ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): The Minister is going to reply on Monday. ...(*Interruptions*)... He will definitely respond to your suggestions and look into your complaints. May I now call the other Member? ...(*Interruptions*)...

SHRI V.P. DURAISAMY: Madam, I will take only one second.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Only one second!

SHRI V.P. DURAISAMY: Only one sentence! Our friend, Mr. Baby, the other day was using a phrase 'step-fatherly' treatment as if we were a foster son of Mother India. ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): How can it be? ...(*Interruptions*)...

SHRI V.P. DURAISAMY: I would not say that it is a step-fatherly treatment as if we are a foster son. ...(*Interruptions*)... Madam, we do not want to see the Railway Board as a surrogate mother for the people of Tamil Nadu. We have been totally neglected. We are facing the anger of the people. No line has been introduced there. They have sanctioned no project in the cu ent Budget. Madam, this is the place where we can express the feelings of our people. ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I think there is some communication gap between you and the Railway Minister. That is why you are the loser. ...(*Interruptions*)... You can follow it up.

SHRI V.P. DURAISAMY: That is also correct, Madam. ...(*Interruptions*)... I want that everything should go on record so that the Minister is able to see it and do something for us. Thank you, Madam.

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): ज़हीदी साहब, आप बोलिए। केवल 5 मिनट।

श्री खान गुफरान ज़हीदी (उत्तर प्रदेश): मेरा वक्त आया तो लेट हो गए की बात आ गई है।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): केवल 5 मिनट में बोलिए। बाकी लोग भी है। उनको भी ऐडजस्ट करना है।

श्री खान गुफरान ज़हीदी: अब तो हैं नहीं ज्यादा लोग।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): लोग बोलते हैं, चले जाते है। बोलने वाले बैठते है यहां पर।

श्री खान गुफरान ज़हीदी : तभी मैं रह गया हूं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): नहीं, आपके अलावा और भी लोग है।

श्री चतुरानन मिश्र: बिना बोलने वाले भी रहते हैं।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप तो मंत्री के रूप में यहां बैठे है साहब।

श्री खान गुफरान ज़हीदी : महोदया, बहुत-बहुत शुक्रिया कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। इस रेलवे बजट पर बोलते हुए शुरू में मैं यह बात कह देना चाहता हूं कि इसमें यकीनी तौर पर कुछ पहलू तारीफ के है लेकिन अभी भी बहुत कुछ करना बाकी है, तनकीद के भी पहलू काफी है। मुसाफिर सिर्फ यह चाहता है कि कम रेट पर अच्छी सुविधाओं के साथ एक मंजिल से चले और दूसरी मंजिल तक पहुंचे।

महोदया, मैं इस बजट पर बोलना नहीं चाहता था लेकिन इतने लोग बोले और कुछ प्वाइंट ऐसे निकले जिन पर मैं अपनी राय देना जरूरी समझता हूं और यह भी समझता हूं कि सफर का मामला है, इसलिए कुछ न कुछ बोलना चाहिए। इसलिए मैं एक शेर अर्ज़ करना चाहता हूं-

"अगर उनको नहीं कहना, हमारी बात ही सुन लें,
खामोशी भी सफर में हमसफर अच्छी नहीं होती"।

महोदय, मैं यह कहना चाहता हूं कि किस खूबसूरती से पूरा बजट पेश किया गया है। यह कहा गया कि सेकेंड क्लास के किराये में इज़ाफ़ा नहीं किया जाएगा। सवाल यह है कि रेलवे कि समाजी जिम्मेदारी भी है। ट्रेनें मुस्सलसल चल रही हैं और आप कहते है कि ये सिर्फ कार्मशियल आर्गनाइजेशन है। आप ए.सी. के डिब्बे बढ़ाते चले जा रहे है। मैंने जो देखा है प्लेटफार्म पर कि किसी के वालिदे-मौहतरम का इंतकाल हो गया है और वह भागता हुआ जा रहा है लेकिन ट्रेन में अनरिज़र्व्ड डिब्बे इस तरह पैक्ड है कि उनके अंदर कोई आदमी घुस नहीं सकता और वह गरीब आदमी अपने घर पहुंच नहीं सकता और न उसको जल्दी रिज़र्वेशन मिल सकता है। महोदया, मैं रेल मंत्री जी से इंसानियत के नाते यह बात कहना चाहता हूं कि आपका न सिर्फ कार्मशियल इरादा है बल्कि आपका इंसानी कद्रों को देखने वाला इदारा भी है। इसलिए मैं आपसे कहता हूं कि कम से कम अनरिजर्व्ड डिब्बे जो सेकेंड क्लास के हैं, उनको हर ट्रेन में बढ़ाया जाए। मैं देख रहा हूं कि ए.सी के डिब्बे पिछले 10 सालों से बढ़ते जा रहे हैं और दबाव सेकेंड क्लास के डिब्बों पर बढ़ रहा है और वह भी अनरिजर्व्ड डिब्बों पर बढ़ रहा है। अभी हमारा मुल्क इतनी तेजी से आगे नहीं बढ़ा है जिस तरह आप सोच रहे है। इसलिए मैं आपको सुझाव देना चाहता हूं कि ऐसे एक-दो अनरिजर्व्ड डिब्बे हर ट्रेन में बढ़ाने की कोशिश कीजिए जिससे बहुत से लोग जिनको अचानक अपने घरों से उठकर जाना पड़ता है, अपनी फैमली के साथ जाना पड़ता है, जिनको रिजर्वेशन नहीं मिलता, उनको कुछ सुविधा मिल जाए।

महोदया, दो-तीन बातें बार-बार आ रही है और इससे इन्फलेशन की बात आ रही है। मैं मानता हूं कि बजट शोबदेबाज़ी का काम है। इसमें इंप्रूवमेंट होते रहेंगे, इसमें दो राय नहीं है। सेकेंड क्लास का आपने कह दिया कि नहीं बढ़ाएंगे लेकिन रात के सफर को भी आपने डिस्करेज करने के लिए 5 परसेंट जो तीसरें दर्जे में स्लीपर पर कर दिया है, उससे क्या फायदा है? आपको 5 परसेंट नहीं बढ़ाना चाहिए था। अगर आप सुझाव मानते हैं तो हम समझते कि शायद आपको कुछ हमदर्दी है उन लोगों से जो 35 परसेंट गरीबी की रेखा से नीचे रहने वाले लोग हैं, जो लोएस्ट क्लास में आते हैं, उनकी आपने कुछ मदद की है। मैं समझता हूं कि उस तरफ आपको गौर करना चाहिए और वह 5 परसेंट भी कम करना चाहिए और हर ट्रेन में इन डिब्बों को बढ़ाने की कोशिश करनी चाहिए।

महोदया, मंत्री जी ने यह कहा कि इन्फलेशन नहीं बढ़ेगा। पहले 10 परसेंट फ्रेट बढ़ा, जैसे कापसे साहब ने कहा। मैं समझता हूं कि बहुत जोरदार तरीके से उन्होंने फ्रेट चार्जेज के बारे में अपनी बात कही कि 10 परसेंट बढ़ा, उसके बाद 12 परसेंट बढ़ा तो इस तरह से 22 परसेंट बढ़ गया। तो 23 परसेंट बढ़ने के बाद आपने यह फैसला लिया, इसमें आपने 14 ऐसेंशियल कॉमोडीटीज़ दे दीं। मैं सिर्फ आपसे यह पूछना चाहता हूं कि कोयला उसमें शामिल क्यों नहीं किया गया? थर्मल पावर में जो रेट बढ़ेंगे, उसका असर क्या होगा? यह पूरी मार्किट एक इंटीग्रेटिड मार्किट है, इसमें दो राय नहीं है। आप अरहर ले लीजिए, गेहूं ले लीजिए, चावल ले लीजिए, इन पर फ्रेट अगर आप न भी बढ़ाएं तो क्या मार्किट में इन चीजों के दाम नहीं बढ़ेंगे? बढ़ेंगे, हमेशा इन्हीं पर जाकर इंसिडेंस गिरेगा। जो हमारी रोज़मर्रा की चीजें हैं, उन्हीं पर जाकर इंसिडेंस गिरेगा। कोयला आपने उसमें नहीं जोड़ा, कोयले के दाम बढ़ेंगे और अभी तो ऑयल डेफिसिट कम करने के लिए इन्क्री. होगा तो उसमें बढ़ेगा। ...(समय की घंटी)...मैडम, मुझे अगर आप पांच-सात मिनट और दें तो मैं कहूं, वरना आप सुनें तो बरसों रूक नहीं सकती जुबां मेरी।

एक माननीय सदस्य: आप जल्दी कोशिश कीजिए, उन्होंने यह कहा है।

श्री खान गुफ़रान ज़हीदी: जी, जल्दी कोशिश कर रहा हूं, शुक्रिया।

मैं आपसे यह अर्ज़ कर रहा था कि इन्फलेशन बहुत बढ़ेगा क्योंकि यह इंटिग्रेटिड मार्किट है, हर चीज़ जुडकर चलती और बिकती है। ये 14 चीजों के दाम और उनके ऊपर जब वह माल रवाना किया जाएगा तो उन पर फ्रेट नहीं बढ़ेगा, इससे कोई फर्क पड़ने वाला नहीं है। इन्फलेशन हर हालत में बढ़ेगा और रेलवे का, जो सबसे बड़ा कारपोरेशन है एशिया का, उसका यह काम है कि वह चीजों के बढ़े हुए दाम घटाने की ओर सोचे न कि उनके दाम बढ़ाए। हमें यह नहीं कहना कि वह कमार्शियली अपने काम को बिल्कुल न करें, उन्हें रेलवे लाइनें डालनी हैं, तमाम चीजें करनी हैं, वह वे करें, हमें इससे इन्कार नहीं है। लेकिन हमारा कहना यह है कि जब फ्रेट

10 परसेंट बढ़ा हुआ था तो पहले उसको देख लेते और फिर फैसला लेते।

मैडम, इस पूरे बजट को देखने से पता चलता है कि आबादी और इलाके को देखकर विकास को बारे में गौर नहीं किया गया है। हमारे रेल राज्य मंत्री, श्री सतपाल महाराज जी उत्तर प्रदेश से हैं। उन्होंने इस तरफ गौर नहीं किया कि आबादी और एरिया दोनों के हिसाब से उत्तर प्रदेश को जो डेवलमेंट में शेयर मिलना चाहिए था, वह नहीं मिला है। अत: मैं कहना चाहता हूं कि वह शेयर उसको मिलना चाहिए।

मैडम, ओवर ब्रिज बनाने का मामला है। हर बड़े शहर में एक ओवर ब्रिज की जगह दस-दस ओवर ब्रिज बने हैं। शुक्रिया रेलवे बोर्ड का, जिसने फैसले लिए हैं। लेकिन डिस्ट्रिक्ट लेवल के 68 जिलों में हमारे आज भी 30-35 जिले ऐसे हैं जिनमें ओवर ब्रिज चाहिए थे, नहीं बने हैं। जैसे फतेहपुर हैं, 12-13 साल से ओवर ब्रिज नहीं बना है, आज भी ओवर ब्रिज बनने का कोई इम्कान नही पैदा हुआ, मैं समझता हूं कि ओवर ब्रिज बन जाना चाहिए।

तीसरा, जो बहुत अहम् सवाल है रिस्क का। जैसा मैंने कहा कि मुसाफिर खतरे से दूर रहते हुए एक मंजिल से दूसरी मंजिल तक आराम से जाए, उसको वक्त पर खाना मिल जाए और सहूलियत से वह पहुंच जाए, खतरे के बिना। आज कितना जबर्दस्त खतरा सिक्युरिटी का है, डकैती अलग है। रेलवे लाइनें कितने दिनों से बदली नहीं गई हैं, जिसको बदला जाना चाहिए था, आपको पैसा भी चाहिए। सिक्युरिटी की पोजीशन आप जानते हैं, आज बिहार में क्या हो रहा है। और आपने जो एक्ट बनाया, आप यह कहते है कि अगर किसी का बक्सा चोरी हो जाए तो वह दूसरे स्टेशन पर उतरकर एफ.आई.आर. लिखवाए। ऐसा करेगा तो दूसरा बक्सा भी चोरी हो जाएगा। इससे कैसे बचा जाए? तो आपने जो फैसला लिया, ठीक लिया कि आप उसी जगह चलती ट्रेन पर भी एफ.आई. आर. दीजिए, मगर दीजिए किसको, अभी तक यह फैसला नहीं हुआ। क्या टी.टी. को दे दीजिए? रेलवे के किस स्टाफ को, किस स्टैंडर्ड के स्टाफ को दीजिए? महिलाओं की चैन अगर छीन जी जाए तो क्या वह अपने बाल-बच्चों समेत वहां उतर जाए? तो सिक्युरिटी के इन छोटे-छोटे प्वाइंटस पर बहुत नजर रखी जानी चाहिए। मैं कहना चाहता हूं कि आपका एक सिपाही या फोर्स का कोई एक सिपाही हर डिब्बे में चले वैसे हर डिब्बे में सिपाहियों के चलने का वक्त तो आ गया, जैसा कि हमारे बहुत से साथी कह रहे है। अब बहुत अजीबो-गरीब बात है कि हमारी रेलों में सफर के लिए हर डिब्बे में एक सिपाही भेजा जाए। स्कूल में एग्जामिनेशन हो, जो सिपाही भेजा जाए। चारों तरफ सिक्युरिटी का कैसा माहौल है.... (**व्यवधान**)....

डा॰वाई॰ लक्ष्मी प्रसाद: हमारे लिए भी सिक्युरिटी हो।

श्री खान गुफ़रान ज़हीदी: मैं यह सारे देश के, माहौल की बात कर रहा हूं। मैं आपकी गवर्नमेंट पर कोई ऐतराज़ नहीं कर रहा हूं, यह ऐतराज़ की बात नहीं है। मैं सिर्फ इतनी बात कहना चाहता हूं कि एफ.आई.आर. किसको दी जाए? सिक्युरिटी से मुत्तलिक कौन आदमी एफ.आई. आर. लेगा? मैं कहना चाहता हूं कि आदमी सिक्युअरटी महसूस करे, इसका अहसास बढ़ाने पर गौर किया जाना चाहिए।

तीसरा और आखिरी प्वाइंट पुलों के बारे में कहकर मैं अपनी बात खत्म करूंगा। मैं कहना चाहता हूं कि कानपुर में गंगा के पुल की उम्र खत्म हो गई है, लेकिन उसके बावजूद वह इस्तेमाल हो रहा है। मैं पूछ सकता हूं कि वह कब तक इस्तेमाल होगा? मैं कहना चाहता हूं कि उससे किसी दिन बहुत खतरा पैदा हो जाएगा। आपने देखा कि रिस्क परसैंटेज इतना बढ़ा हुआ है कि बहुत से पुलों के गिरने का खतरा बढ़ रहा है।

मैडम, हम जिस ट्रेन में पांच, दस, पन्द्रह माननीय सदस्य सफर कर रहे थे, हम दिल्ली से मुरादाबाद होते हुए लखनऊ जा रहे थे उस ट्रेन का एक्सीडेंट रास्ते में हो गया। उस ट्रेन के बराबर वाले डिब्बे में रेलवे बोर्ड के चेयरमैन साहब भी बैठे थे। मैं पूछ रहा हूं कि मुरादाबाद से दिल्ली तक की डबल लाइन बनाने में क्या दिक्कत अब आ रही है? यह ट्रैक अब तक क्यों नहीं बदला गया है, यह कितने दिन पुराना ट्रेक है, कितना रिस्क है इसका क्या सूरते हाल है? पुलों की हालत को आप देख रहे हैं। हमें रिस्क को कम से कम करने के लिए इस तरफ गौर करना चाहिए।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): जाहीदी साहब आपने कहा कि यह लास्ट पाइन्ट है, आपने कहा कि आखिरी पाइन्ट पर बोल रहा हूं। यह ठीक नहीं है। अभी और माननीय सदस्यों को बोलना है। आपने 5.45 पर बोलना शुरू किया और अब 5.55 हो गये हैं। आपने एक मिनट कहते कहते कितना समय ले लिया है।

श्री खान गुफ़रान ज़हीदी: मैडम, आपका बहुत-बहुत शुक्रिया।...(**व्यवधान**)...मैं यह कह रहा हूं कि तिरूपति के लिए यह जो भावनात्मक, जज्बाती ट्रेन चलाई गई है, रिलीजियस बेस्ड जो ट्रेन आपकी है, बहुत अच्छा है आप चलायें। अभी ट्रेन बौद्ध गया चलाई गई है, हमें बहुत ख़ुशी

है, हमें कोई एतराज नहीं है। लेकिन हमारा तो जज्बाती लगाव का एरिया पड़ता है जैसे कानपुर, लखनऊ, बरेली, मुरादाबाद, अलीगढ़ और आगरा होते हुए अजमेर, ख्वाजा अजमेरी के नाम से भी ऐसी ट्रेन चलाई जाये और यह ट्रेन बिल्कुल घूमकर जानी चाहिए। "ख्वाजा, गरीब नवास" के नाम भी ट्रेन चलाई जानी चाहिए और मैं समझता हूं कि यह ट्रेन भी बहुत जरूरी है, जिससे अलीगढ़ भी कवर हो, आगरा भी कवर हो और जयपुर भी कवर हो, बरेली कवर हो। एक बात यह भी है कि आपने देहली से कानपुर और कानपुर वाया करते हुए बहुत सी ट्रेने लखनऊ तक दी हैं, ऐसा नहीं है कि ट्रेनें नहीं दी हैं लेकिन लखनऊ मेल के अलावा जो इधर से ट्रेनें चलती है बरेली, मुरादाबाद इस तरफ से कोई ट्रेन लखनऊ हो कर कानपुर की तरफ जाने वाली एक भी ट्रेन नहीं है। नतीजा यह है कि पूरी बेल्ट मेरठ, सहारनपुर, हापुड़, मुरादाबाद, बरेली और बरेली से लखनऊ और लखनऊ से फिर कानपुर की तरफ भी ऐसी ही एक ट्रेन चलनी चाहिए। मेरा कहना यह है कि अगर इधर से एक ट्रेन चलती है तो उधर से भी एक ट्रेन चलनी चाहिए। मैं इन अल्फाज के साथ सिर्फ यह कहना चाहता हूं कि मार्किट बोरोइंग की तरफ आप ज्यादा तवज्जो दीजिए। बल्कि ज्यादा जो आपने बॉन्ड्स बनाये हुए हैं और आपने एक फाइनेन्स कारपोरेशन भी बनाया हुआ है। उसमें जनता को शामिल कीजिये। People's involvement in the Indian Railways is necessary यह कि हमारी रेलवे कौमी एकजुटता की अलामत है।

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Please conclude.

श्री खान गुफरान जाहीदी: अच्छा मैं खत्म करता हूं। मैं सिर्फ इतनी बात कह कर के कि नेशनल इंटीग्रेशन और तरक्कीयात के सिलसिले को बढ़ाने वाली इंडियन रेलवे में अभी बहुत इम्प्रूवमेंट करने की जरूरत है। इस इम्प्रूवमेंट की तरफ तवज्जो फरमाइए और आप को कुछ कर रहे हैं। हम उसकी सताइश कर रहे हैं। हम उम्मीद करते हैं कि इससे भी बेहतर बजट आप आइन्दा लायेंगे। धन्यवाद।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मिरी जी आप बोलिए। आप बहुत देर से बैठे हैं। आप अपनी बात पांच मिनट में खत्म कर दीजिए।

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश): मैडम, मैं 11 बजे से प्रतीक्षा कर रहा हूं। महोदया, मुझे दुख इस बात का है कि बिलासपुर जो डिवीजन है वह बहुत ही महत्वपूर्ण डिवीजन है और देश में सर्वाधिक आमदनी देने वाला डिवीजन है। पूर्व प्रधान मंत्री श्री राजीव गांधी जी के समय से सन् 1995 तक हमें आश्वासन दिया जाता रहा कि अगर दसवां जोन कहीं खुलेगा तो वह बिलासपुर में ही खुलेगा। इसके संबंध में जितने भी तरीके हो सकते थे जैसे जेल भरो आन्दोलन और 20-25 सांसदों के साथ डेलीगेशन ले जाना, प्रधान मंत्री और रेल मंत्री से मिलना, छात्रों की संघर्ष समिति द्वारा मांग करने के बावजूद भी पता नहीं क्यों इसके औचित्य को स्वीकार नहीं किया जाता है कि वहां जोन खुलना चाहिए। लेकिन यह जो रेल बजट आया है न तो इसमें और न ही पिछले वर्ष के रेलवे बजट में यह आया। मुझे आश्चर्य होता है कि सन् 1984 में जो रेलवे रिफार्म कमेटी बनी थी उसने जिन स्थानों पर जोन खोलने की घोषणा की थी उसमें हाजीपुर और भुवनेश्वर का नाम नहीं था। अचानक 12 साल बाद छह जोन खोले गये हैं लेकिन जिन स्थानों का औचित्य है वहां पर जोन नहीं खोले गये हैं और जिन स्थानों का औचित्य नहीं है वहां पर जो खोल दिए गये हैं।

6.00 P.M.

हाजिपुर को जोन इसलिए मिल रहा है क्योंकि मंत्री जी वहां से आते हैं, मेरा इसमें निवेदन है कि पांचवें वेतन आयोग ने इस बारे में अपनी आपत्ति की है, मैं अधिक कुछ नहीं कहूंगा इस बारे में। इन्होंने अपने टिप्पणी पैरा-83.9 से लेकर 83.11 में जो बात कही है और अपनी अप्रसन्नता जाहिर की है। जो 6 जोन खोले गये हैं उसको उन्होंने कहा है कि "We recommend that the Government halt the process even at this stage and proceed slowly in the direction of rationalisation of zones after obtaining expert advice on the subject."

इस आपत्ति को ध्यान में रखते हुए मेरा आपसे निवेदन है कि जोन बनाने के मामले में बिलासपुर को आप सम्मिलित करें और हम चाहते हैं कि इसका पुनरीक्षण करें। पे कमीशन ने जिन बातों की ओर आपका ध्यान आकर्षित किया है, रेलवे रिफोर्म कमेटी ने जिन बातों का उल्लेख किया है उनके संबंध में इस पर पुन: विचार करें और बिलासपुर को स्थान दें। क्योंकि बिलासपुर जोन अगर मैं कहूं रेलवे जोन एट बिलासपुर हैडक्वाटर इज दि लाइफ लाइन ऑफ छत्तीसगढ़ तो अतिशयोक्ति नहीं होगी।

महोदया, दूसरी बात मैं कहना चाहता हूं क्षेत्रीय असंतुलन के बारे में क्षेत्रीय असंतुलन के बारे में अगर मैं कहूं कि एक ओर जो भारतीय रेल देश को जोड़ने का काम कर रही है वहीं मुझे रेल मंत्री जी से यह पूछना है कि वे इसको तोड़ना क्यों चाहते हैं, इस एकता को बनाए रखें। इस वर्ष नये संरक्षण करने के लिए 37 संरक्षणों में से आठ कर्नाटक के लिए हैं और आठ आन्ध्र प्रदेश के लिए और बाकी देश के लिए सिर्फ 21 नई रेल लाइन मिलेंगी। इसी

तरह से प्रधान मंत्री जी के गृह राज्य में कर्नाटक के लिए रेल बजट में 248.86 करोड़ रुपये की व्यवस्था है। देश के सबसे बड़े राज्य उत्तर प्रदेश के लिए 47.68 करोड़ रुपये है, मध्य प्रदेश जैसे विशाल राज्य के लिए सिर्फ 63. 76 करोड़ आबंटित किया गया है, यह दर्शाता है कि उपेक्षा हो रही है। रेल मंत्री जी के सौतेले व्यवहार के हम शिकार हो रहे हैं और हमारे साथ गुजरात, हरियाणा, हिमाचल प्रदेश, पंजाब, उत्तर प्रदेश और केरल आदि प्रदेश भी शिकार हो रहे हैं। मैं कहना चाहता हूं क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करें।

महोदया, मैं एक बात और कहना चाहता हूं कि रेलवे में सोलह लाख कर्मचारी हैं। यह सबसे बड़ा एस्टेबिलिसमेंट हैं। यहां पर रेलवे परमोटी आफिसर्स हैं। उनकी अनेकों मांग समय-समय पर उठती रही हैं, उन मांगों को भी पूरा किया जाये। 1994-95-96 की डीपीसी अभी तक नहीं हुई है। ग्रेड-बी से ग्रेड-ए में सलैक्शन नहीं हुआ है, जो आश्वासन दिये गये हैं पूरे नहीं हुए हैं। बारह सौ से अधिक ग्रुप-बी के अधिकारी एडहॉक में पांच-पांच साल से सीनियर स्केल में काम कर रहे हैं उनकी जो समस्याएं हैं उनको हल किया जाये।

मैं फिजूलखर्ची के संबंध में कहना चाहता हूं । कि अभी हमारे मित्र ने विज्ञापन के बारे में कहा....

उपसभाध्यक्ष (कुमार सरोज खापर्डे): मिरी जी, मुझे लगता है कि आपने तीनों प्वाइन्ट्स बड़े इम्पॉर्टेन्ट उठाये हैं। अब ये तीनों प्वाइन्ट्स उठाने के बाद एडवरटाइजमेंट के ऊपर जाने से कोई फायदा नहीं। बाकी जो चीजें हैं उनको आप लिखकर भेज दीजियेगा।

श्री गोविन्दराम मिरी: जस्ट ए मिनट मैडम, मैं यह कह रहा हूं 1.6.96 को एडवर्टाइजमेंट पर रेलवे डिपार्टमेंट ने जो खर्च किया वह 8,18,62,870 रुपया खर्चा बताया गया है 2797 के जवाब में।

डॉ. वाई. लक्ष्मी प्रसाद: क्योंकि भारत में जिन राज्यों में इनकी पार्टी की सरकार है वहां ये अखबारों में विज्ञापन नहीं देते अपनी सरकार के कार्यकलापों के बारे में? ये बहुत गलत बात है।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप इन चीजों को एक चिट्ठी में लिखकर मंत्री जी के पास भेज दीजिये।

श्री गोविन्दराम मिरी: मैं राज्य सभा में दिया जवाब पढ़ रहा हूं, इसमें इनको क्यों आपत्ति हो रही है?

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): ठीक है, आपने तीनों मुद्दों को बहुत अच्छे ढंग से उठाया है।

श्री त्रिलोकी नाथ चतुर्वेदी: सबको पता है।

श्री गोविन्दराम मिरी: इसके अलावा मैं यह कहना चाहता हूं कि ये जो डिसक्रिशनरी कोटे से जो पास दिया गया है, इसके संबंध में जवाब दिया गया है, कार्ड पास 217 इसमें किसी भी ट्रेन में, कहीं भी जा सकते हैं किसी भी क्लास में। चैक-पास जो दिया गया है 5306, ये आवश्यकता के अनुसार दिया जाये तो ज्यादा अच्छा होगा बजाए कि रेबड़ी बांटने के, मेरा ऐसा निवेदन है।

एक बात मैं और कहना चाहता हूं कि पिछले वर्ष के बजट में पर्यटन सेवाओ के संबंध में दो-पैरा का उल्लेख किया गया था और कुछ नई ट्रेन चलाने की बात की गई थी, पांच नई ट्रेन। इस साल के बजट में पर्यटन के संबंध में कोई उल्लेख भी नहीं है। खेद की बात है कि पर्यटन जैसी महत्वपूर्ण चीजों की उपेक्षा की गई है।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आप मंत्री जी को लिखकर भेज दीजियेगा बाकी आपने अपने मुद्दे तो रख ही दिये हैं। अब इसको बढ़ाने से कोई फायदा नहीं है मिरी जी, टाइम का बहुत अभाव है, अभी बोलने वाले और भी मेम्बर हैं।

श्री गोविन्द राम मिरी: मैं यह कहना चाहता हूं मेरे और मित्रों ने कहा है कि यात्री गाड़ियों में सुरक्षा की....

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): मिरी जी, मैं एक बात आपसे...

श्री गोविन्दराम मिरी: मैं लास्ट प्वाइंट कह रहा हूं ।

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): देखिए आपकी पार्टी का वक्त खत्म होने के बावजूद मैंने आपको एडजस्ट करने की कोशिश की।...

श्री गोविन्दराम मिरी: मैं आपका अत्यन्त आभारी हूं. ...

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): आभारी होने का सवाल नहीं है। मैं यहां एसीलिए हूं कि सभी तरफ के सदस्य, इधर के, उधर के, सामने के जो यहां बैठे हैं उन सब को एडजस्ट करूं। लेकिन आप भी तो मेरे साथ कोआपरेट करें।

श्री गोविन्दराम मिरी: मैं कोआपरेट कर रहा हूं।

मैं रेल मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि ट्रेनों में जो लूटपाट, डकैती हो रही है-रेलों में लिखा यह रहता है कि अपने माल की स्वयं रक्षा करें तो आप यह भी लिख दें कि यात्री अपनी जान की भी स्वयं रक्षा करें। अगर ऐसी हालत है तो आप टिकट क्यों बेचते हैं? पैसेंजर, ट्रेन में इसलिए बैठता है कि वह यात्रा उसके लिए आरामदायक है, सुरक्षित है।...(**व्यवधान**)...आप रेल मंत्री नहीं है।

आप चुप बैठे रहे। बार-बार उठने की आपको आवश्यकता नहीं है।...(व्यवधान)....

कभी आप कहते हैं कि राज्य सरकार के जिम्मे यह है। मैं इस बारे में यह कहना चाहता हूं और यह शेर रेल मंत्री जी को संबोधित है कि:

"तू इधर उधर की बात कर
पहले ये बता कि
काफिला क्यों लुटा?
मुझे रहजनों से गिला नहीं
तेरी रहबरी का सवाल है।"

उपसभाध्यक्ष (कुमारी सरोज खापर्डे): बहुत अच्छा अब इसके बाद कुछ कहने की आवश्यकता नहीं रह गई है।

श्री गोविन्द मिरी: आपने समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

DR. B.B. DUTTA (NOMINATED): Madam Chairperson, I am not going to just say congratulations to the Railway Ministers because I find.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Dr. Dutta, you are a professor and you know your job.

DR. B.B. DUTTA: Madam, I know my job, but sometimes it is a difficult job.

I find many informed people are very critical about the budget. I think it is rightly so. There are murmurs that the budget appears to be more of an exercise to improve the profile of the Railway Ministers rather than the Railways. The profile of the Railways is indeed very, very bad. I will just give you an example. I am not going to repeat the points regarding the budgetary deficit, budgetary support and increased market borrowings. There is a continuous failure in the field of internal resource mobilisation by the Railways. Madam, Railways happens to be the single largest commercial enterprise owned and managed by the Government of India as a departmental undertaking and it constitutes, if I may say so, about 45 per cent of the Central Government organisation. Not for nothing they present such a separate budget to the Parliament. Its significance is vast. The budget is not merely an account of receipt and expenditure, it has to give an account as to what role it is going to play not only for itself, the Railways, but what role it is going to play for the economy as a whole in respect of growth and development.

We have set for the Ninth Plan a target of 7 per cent growth per annum. What would be the increased pressure on the Railways and how is the budget going to create conditions to meet the target? These are the questions to which the budget has no answer. The budget is placed on very weak financial props. (Time-bell rings) I will be very brief and quick. I find from 1993-94 to 1997-98 the internal resource mobilisation is coming down. From Rs. 4030 crores, it came down to Rs. 3419 crores, the projected internal resource mobilisation by the Railways. Then, on the development heads, what are the projections? On rolling stock, doubling of tracks, gauge conversion, computerisation, passenger amenities, there is a decline. In some heads there is a steep decline. To avoid repetition, I am not going to mention the figures. I have figures with me. The increase is only in respect of provision for new lines where you have given a good jump from Rs. 284 crores to Rs. 400 crores. Now, that is welcome because they have covered some backward areas. We are not objecting to it. But the Budget, I repeat, has to be placed on sound financial principles. There must be something. Otherwise, there will be a collapse of the Railways one day. As the hon. Member Mr. Basu said earlier, the Railways may become a fit case for the BIFR. Presently, the capital expenditure on capacity generating projects has slumped from 52 per cent in the Seventh Plan to 35 per cent now. This is the current situation. The operating ratio has deteriorated from 82.5 per cent to 91.4 per cent in just three years. It is disturbing enough. The Plan outlay has remained stagnant around Rs. 8,300 crores. There is no increase at all. So, the question remains, how are we going to face the situation?

The Railways could have mobilised the resources if it could address itself to the front of earning revenue through passenger traffic increase, freight traffic increase. On both the counts, there is a decline. Again, the Railways have been heavily losing in favour of the roadways. Here is a dilema. I appreciate the dilemma of the Railway Minister. He is not able to go in for a fare hike because of this. The situation is too bad. We have to see what sound aspects are there in the Budget so that we can praise the Budget. This Budget, the Railway

Budget, is a very important document for the Indian economy because it has vast consequences in respect of growth and development.

With these few words, I would like to stop. But I have to add one more thing. Some freedom fighters have approached me. By now, many of them are very old. Why are the freedom fighters being barred from boarding the Rajdhani Express and other prestigious trains like that? How much money would it cost? What would be its impact on railway economy? Will the entire Railways go to dogs if they are given these benefits? I have quoted figures to show that everything is going wrong in other respects. Our former M.Ps. are also not allowed to board these trains. Why is this kind of chicken-heartedness, smallness, why? I find that this is a matter of attitude. It has got nothing to do with economising in the expenditure because it does not have any impact at all. I would request the Railway Minister—please, for god's sake, look into it; don't try to insult our people who have played their role in public life and who have sacrificed something for the freedom of this country. For god's sake, please try to have a fresh look at it and try to do something.

Madam, I will just take two more minutes. I think I did not exceed five minutes. I have a point about the North-East. My friends have said certain things. I am not going to repeat whatever has been said. Our AGP Members have also said something. I am asking the Railway Minister: Why is the North-East out of the picture in respect of electrification? You are opening new lines; most welcome. These are long-pending demands. We are doing it rather late. But, why has no exercise, not even the first necessary step, been made towards electrification of the railways in the North-East? Look at the terrain, look at the location of the area. The number of trains are now increasing. If you go in for electrification, you will use power because the North-East is power rich. This power is not tapped. The North-East has become a bad user of power because it has bogged down to more or less the same position as in 1947 in respect of industrialisation. In an area which is not industrialised, how do you expect the power consumption to go higher? And because the power consumption is low, power development is low. In spite of the fact that 40 per cent of the hydel power potential of the nation lies in the North-East, we are bringing in so many other obstacles to show why power cannot be developed. Being such an important commercial enterprise, why have the Railways not given a pioneering lead? The Railways have got a role to play in the improvement of the entire economy of the country, more so in the economy of the North-Eastern economy. It is an isolated region because of Partition and so many bottlenecks. Have the Railways got no role to play there? What role have the Railways been playing there? Don't advance arguments just like shopkeepers—"It is not there; it is not economically viable; so you cannot go". If you go first, then, it will become economically viable. What is the role of an important enterprise like the Railways?

This is the first type of infrastructure that we can have there. While laying the railway line, we should not keep our mind glued only to the passenger traffic and the movement of essential commodities. We must see that the industrial and other resources which are going to be utilised, are not touched by the railway lines. The railway lines must touch those areas where the resources are available. I had said in the Consultative Committee that when you go to tap the power sources in the North-Eastern region, you find that you require crores of rupees to make an approach road. Madam, hydrological data are fairly constant. Infrastructure should be planned keeping this in mind. You go to Japan, you go to any other country. You will find that the roadways and the railways have always gone near the potential resources so that the resources could be tapped and proper development could take place at a faster rate. The railway lines in the North-Eastern region were laid during British time. It had gone by the side of Digboi where oil was found and then through the tea belt because in the undivided Bengal, it was a very easy route to the Calcutta Port. After partition and after these obstructions, the Railways have to show imagination in laying the railway lines. Madam, it is high time the Railways worked on a master plan, a perspective plan for the entire economy and see to it that a double track is laid. The

hon. Member, Shri Nongtdu, referred to the scheme of double-tracking of the Railways. We require a double line for easy and speedy movement of heavy traffic with industrial materials. Because of rains in the mid-Himalayan areas, in certain parts of north Bengal, certain kms. of the railway length are always inundated and the traffic comes to a halt for weeks together or for months together. The road level or the railway track level can be raised utilising the modern technology. It is quite possible to do so. Many countries have done it. Why can't we do it ? Why can't we cut down the time taken for movement of goods and services? If we accelerate the speed of the slow moving trains, it would be good. That is why double track is a must for uninterrupted passage from the North-Eastern region to the rest of India. It will reduce the cost of production which is double at the moment. The hon. Member, Shri Nongtdu, referred to this point. It will make the North-Eastern economy more competitive and it can play a new role in the context of globalisation, liberalisation and all that. Otherwise, globalisation, liberalisation and privatisation is going to put the North-Eastern region in a very suffocating position. It is because of this fact that the Prime Minister has promised during his visit the North-Eastern region that he would announce a new Industrial policy for North East, before 31st of March, 1997. We have never heard of it before. Why is he proposing to have a new industrial policy for the North-Eastern region because there are so many peculiarities which have called for this step. I am glad that the Prime Minister has given a thought to it and we expect him to come with a policy. I request Hon'ble Minister for Railways to remember all these things. If the Railways proceed in a stereotype manner, in a traditional manner, and the Prime Minister thinks in a radical manner, then the things are going to be very difficult. With these few words, I thank you. (*Interruptions*) Madam, I do not know why Mr. Lakshmi Prasad is advising the Chair. I don't want any hon. Member to advise the Vice-Chairman what to do and what not to do. Who is he to advise you? This is very improper. (*Interruptions*) When he was speaking, I did not interrupt him. I did not advise the Chair. We never misbehave like this. This is very bad. (*Interruptions*) I am talking sense. I am not talking nonsense.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Dr. Dutta, take it easy. I have given two-three more minutes to you because you come from the North-Eastern region. That was the reason for giving you more time, nothing else.

DR. B.B. DUTTA: Madam, I think I have been talking sense. So, when I was talking sense, he was wasting the time of the House by interrupting me.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Mr. Margabandu, are you really very serious about speaking. You have given all your points to the hon. Minister.

SHRI R. MARGABANDU: Madam, I have given only one point.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): How much time will you take?

SHRI R. MARGABANDU: Two minutes, Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I will give you three minutes.

SHRI R. MARGABANDU: Madam, I have been demanding a level-crossing at Chitheri gate near Arakonam. Several representations have been made but the Minister is passing on the information which is supplied to him by the Railway Board, that there are about ten villages and about 20,000 people are living away from the track. An unused railway gate is there. The villagers were asked to deposit a sum of Rs. ten lakhs which they have not been able to do. So, I request the hon. Minister to note down my request and do something in the matter.

With reference to the implementation of the recommendations of the Mandal Commission, I would like to make a brief submission. I may not be mistaken. In Tamil Nadu, interviews were held for the post of *khalasis*.

And instructions seem to have been given by Railway Minister. Interview calls have been issued only to the Scheduled Castes, the Scheduled Tribes and to the legal heirs of the railway men. No interview calls were sent to the OBC candidates. It should also be taken note of whether such instructions have been

issued and why the OBCs and other persons were not interviewed at all.

The third point is, the VIPs have to make a request for reservation of seats at least six hours before a train leaves a station. I have written a letter to the Railway Minister requesting him to see to it that at least two seats are reserved till the train starts so that the VIPs can be accommodated easily. Then, in the fast and express trains....(*Interruptions*)

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Now there should not be any fourth point, Mr. Margabandu.

SHRI R. MARGABANDU: Madam, I am concluding.

AC and first class coaches should be provided in the fast and express trains. The second class fare is higher. That has to be reduced. Persons who are travelling in the AC and first class coaches are not paying anything and the burden is put on the common man. Therefore, steps should be taken to reduce the second class fare.

Electrification of railway lines has to be done from Arconam to Jolarpettai. Many a time, trains are not running punctually. Therefore, steps should be taken to see that the trains are run punctually. Then, I have to raise a point for stoppage of trains at Vellore. There is a CMC Hospital. It is a well-known and reputed hospital. Cheran and Shatabdi trains are not stopping at Kalpadi. I have already made a request to the Minister. That can also be considered....(*Interruption*)...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): You are going on...(*Interruption*)...

SHRI R. MARGABANDU: That is all, Madam.

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): I thought, you are going on adding bogies after bogies!

SHRI TRILOKI NATH CHATURVEDI: He has not defined the VIPs ...(*Interruptions*)...

THE VICE-CHAIRMAN (MISS SAROJ KHAPARDE): Hon. Members, I thank you very much for your cooperation. We really have a very lively and healthy discussion on the Railway Budget for 1997-98. I must inform the Members that the discussion on the Railway Budget is over today and the hon. Railway Minister, Mr. Ram Vilas Paswan, is going to reply to the debate on the Railway Budget at 12 o'clock on Monday. So, please be present in the House to listen to his reply and see whether or not you get a reply to the questions or the points raised by you. If they are not replied to, you can just ask him. I thank you very much once again and I adjourn the House till 11 A.M. on Monday.

The House then adjourned at twenty-three minuts past six of the clock till eleven of the clock on Monday, the 17th March, 1997.

142/MP/RSS/ND/98—300 Copies—January 99—MGITBPChdg.